ANNO XXXIX - N. 10 COPIE 185.000 OTTOBRE 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

La carriera dell'aviatore.

Uno dei problemi più gravi che si presentano alle famiglie è la scelta della carriera per i giovani figli. Ebbene, senza esitazione si può affermare che una delle più brillanti fra le carriere che si presentino alla gioventù d'oggi è quella dell'Aeronautica.

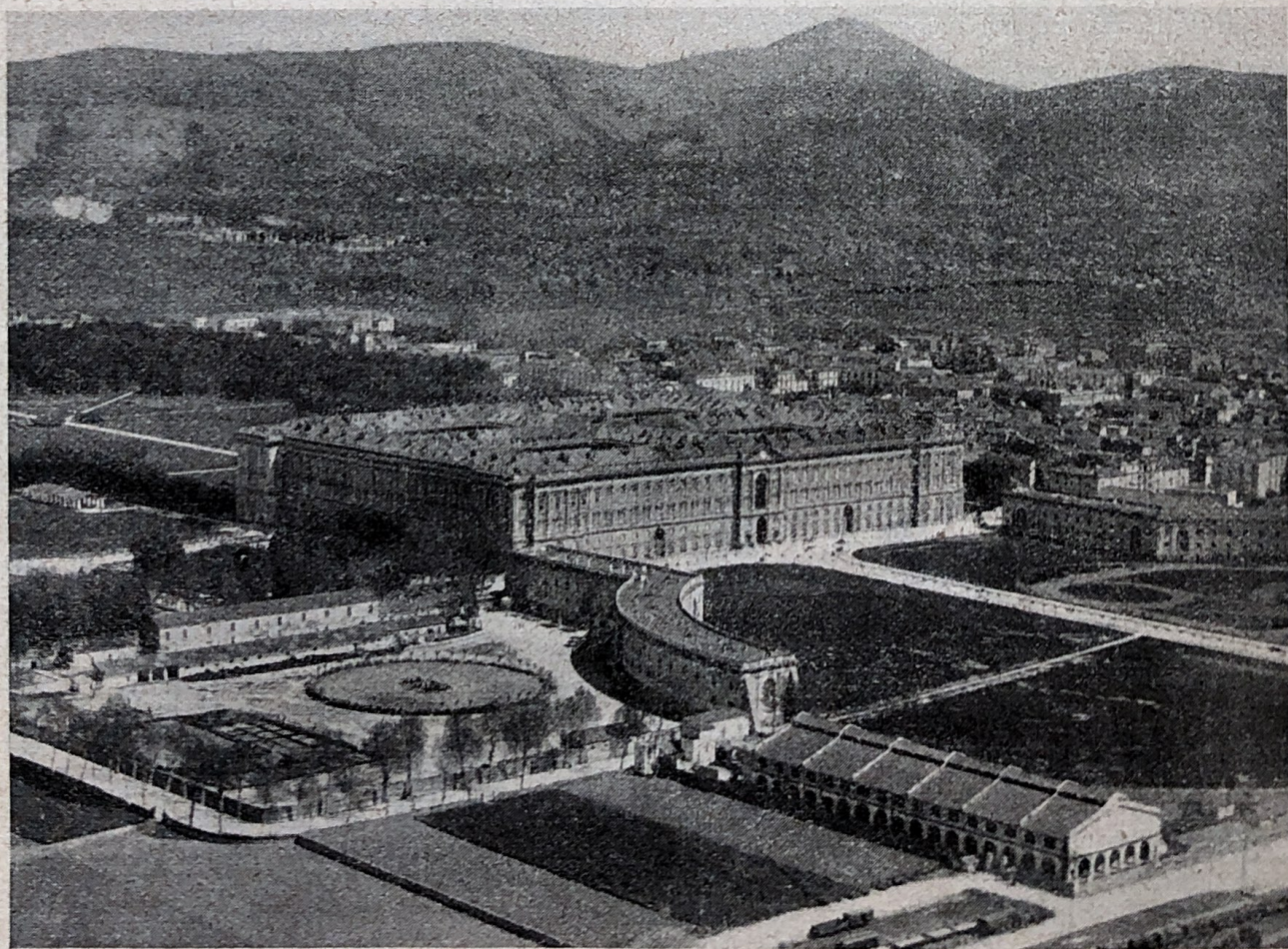
Questa carriera offre degli aspetti brillanti così per la parte morale e spirituale come anche per la parte economica.

Ed è per ciò che ogni anno le file dell'Arma del Cielo si fanno più folte e il numero dei giovani che aspirano a diventare aviatori aumenta vigorosamente.

Bisogna però dire subito che la vocazione non deriva soltanto da una vana ambizione e dai vantaggi pecuniari che sono insiti nella carriera stessa, ma deriva soprattutto da un sano entusiasmo e da una seria valutazione della vita austera di disciplina e di sacrificio che implica la carriera delle armi.

Non è inutile elencare qui di seguito brevemente quale è la vita che deve condurre un giovane per diventare aviatore e specificare le condizioni occorrenti per entrare nell'Arma.

Possono parteciparvi i giovani che posseggono la licenza di scuola media superiore (Liceo classico, scientifico, Istituto Tecnico e scuole equipollenti), che hanno compiuto il 17° anno di età ma non oltrepassato il 22° e posseggono i requisiti fisici, requisiti che vengono controllati da apposita visita psicofisiologica. I corsi cominciano nell'ottobre, e le domande di ammissione debbono essere inviate all'Accademia, a Caserta non più tardi del giorno 16 di tal mese.

L'Accademia Aeronautica di Caserta, che ha sede nello storico e stupendo palazzo del Vanvitelli, è una delle scuole militari più perfette che vanti oggi l'Europa, e sovente viene citata a modello. La sede è munita di ambienti e sistemi didattici e di vita corrispondenti alle ultime norme della pedagogia. I corsi hanno la

IL VIVAIO DEGLI AERONAUTI D'ITALIA: LO STUPENDO STORICO PALAZZO REALE DI CASERTA, OPERA DEL VANVITELLI, OVE HA SEDE L'ACCADEMIA AERONAUTICA.

durata di quattro anni: nel primo i giovani sono in esperimento, nel secondo vengono confermati allievi, nel terzo divengono aspiranti, e nell'ultimo integrano la loro educazione col grado di sòttotenente. Gli studi seguiti in Accademia sono di primissimo ordine e pari a quelli dei Politecnici, inquantochè l'insegnamento viene impartito da professori delle Università del Regno e da insegnanti militari scelti fra le varie Forze Armate dello Stato. La vita degli allievi si svolge in una alternativa di ore di studio, di lezioni, di esercitazioni pratiche e di svago. Nei quattro anni di permanenza nell'Accademia, i giovani ricevono una completa educazione che perfeziona le loro qualità fisiche, morali, intellettuali, doti indispensabili in chi è destinato alla carriera di pilota.

Le lezioni di pilotaggio aereo sono impartite presso la scuola della R. Accademia che ha sede nell'aeroporto di Capua, da istruttori di grande perizia, con metodi razionali. Basterà ricordare che in cinque anni di scuola e dopo migliaia di ore di volo, non si è mai verificato alcun incidente mortale.

Ogni anno per completare l'educazione degli allievi vengono effettuati nei periodi estivi dei viaggi di istruzione. Questi consistono in visite ai principali stabilimenti aeronautici, ai campi di aviazione e alle più importanti città; in crociere terrestri in luoghi famosi per la storia militare e in crociere navali. Alla fine del terzo anno, gli allievi sul naviglio da guerra vengono condotti a visitare nazioni e città straniere tra le più importanti, in modo da ampliare le loro conoscenze storiche, geografiche, artistiche e civili.

La spesa a carico delle famiglie per i corsi dell'Accademia Aeronautica sono quanto mai tenui; nel primo anno si può dire che la retta è quasi gratuita, perchè le famiglie debbono soltanto provvedere alla spesa del primo corredo; per il secondo anno la retta è di circa 2000 lire annue, pagabili a rate semestrali; nel terzo anno l'allievo, dato che viene nominato «aspirante», percepisce, tra stipendio e assegni, lire 1200 mensili; nel quarto anno gli sono dovute le competenze da sottotenente. Esistono inoltre esatte disposizioni per la concessione di rette e mezze rette gratuite per merito speciale degli allievi e per benemerenze di famiglia.

Pochissime carriere offrono così cospicui vantaggi ad un giovane ventenne. Uscendo dall'Accademia col grado di sottotenente il giovane pilota percepisce già 2000 lire mensili. Oltre a questi vantaggi materiali vi sono quelli di carattere civile e morale di cui abbiamo accennato in principio.

Ma soprattutto i giovani che sentono inclinazione per l'Aeronautica — e sono ormai legioni! — debbono sapere che il Paese guarda loro con grande simpatia; perchè la loro vita è una delle più nobili, per spirito di sacrificio, di lavoro e di disciplina.

L' « S. 55-X-Atlantico ».

La figura qui annessa mostra tre disegni (di prospetto, di fianco, dall'alto) del magnifico idrovolante « S. 55-X-Atlantico » il quale si è imposto all'ammirazione del mondo.

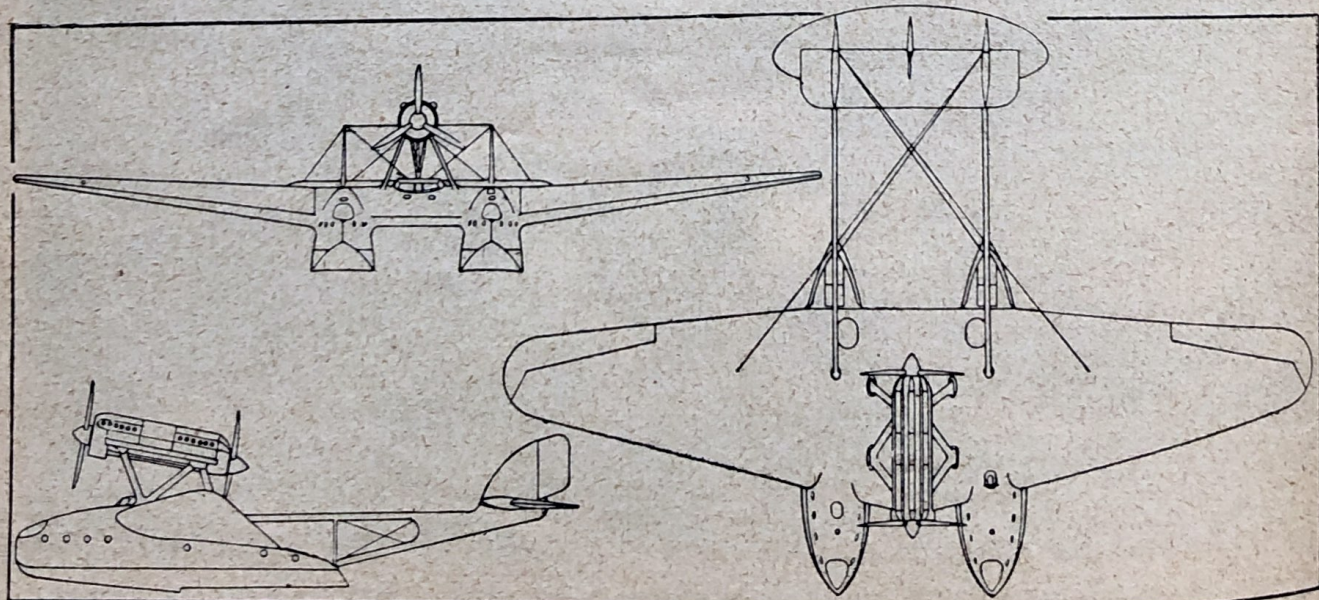
Nei confronti coll'« S. 55 » della Crociera Roma-Brasile, il tipo attuale, con la nuova potenza motrice installata (2 motori Isotta Fraschini da 750 CV.) e con i perfezionamenti aerodinamici subìti ha assunto veramente caratteristiche d'eccezione.

Il peso a vuoto è risultato di 5750 kg. Con kg. 2500 di carico utile esso raggiunge i seguenti dati:

velocità massima al suolo km.-h. 280
salita a m. 1000 in 4' 25''
salita a m. 2000 in 9' 9''
salita a m. 3000 in 16' 17''
salita a m. 4000 in 26' 18''
salita a m. 5000 in 45'.

La quota di tg. pratico (0,2 m.-sec.) supera i m. 5000.

Tempo di distacco: con kg. 4300 di carico: 36''; – con 4500: 50''; – con 4800: 54''; – con 5000: 63''.

Come è noto, l'autonomia dell'« S. 55-X-Atlantico » supera le 18 ore di volo.

SCHEMI (DI FRONTE, DI PROFILO, DALL'ALTO) DELL'APPARECCHIO « S. 55-X-ATLANTICO ».

Aeroporti aperti al traffico.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il Decreto ministeriale per il quale, nell'elenco degli aeroporti del Regno e delle Colonie aperti al traffico civile, sono aggiunti gli idroscali di *Làgosta* e di *Sesto Calende*.

Con altro decreto è aperto al traffico civile l'aeroporto di *Novara* e il campo di fortuna di *Pescara:* quest'ultimo limitatamente al periodo di funzionamento della linea aerea Roma-Aquila-Chieti-Pescara.

Il Giro Aereo d'Italia in 16 ore alla media di 214 km.

Un aeroplano da turismo, pilotato dal Ten. Col. Umberto Gelmetti, partito da Roma con passeggero a pieno carico alle 2,30 del mattino, ha raggiunto Catania alle 5,35; ripartito da Catania alle 6,5, ha raggiunto Taranto alle 8,10; ripartito alle 8,50 da Taranto, è arrivato alle 12,45 ad Udine, da cui è ripartito alle 13,30 per Torino, giungendovi alle 15,30. Ripartito da Torino alle 16,5, è giunto di ritorno a Roma alle 18,38.

Compreso il tempo per gli atterraggi ed i rifornimenti, il volo è durato 16 ore: in realtà il percorso di km. 3000 è stato coperto in ore 14, alla media di km.-h. 214.

Il velivolo impiegato è un *Breda 39*; il motore, un *Alfa Romeo Colombo* « S. 63 ».

I servizi aerei delle Ferrovie germaniche.

Per accordi intervenuti fra il Ministero delle Comunicazioni della Germania e la Luft Hansa, le strade ferrate tedesche potranno esercitare servizi aerei indipendenti.

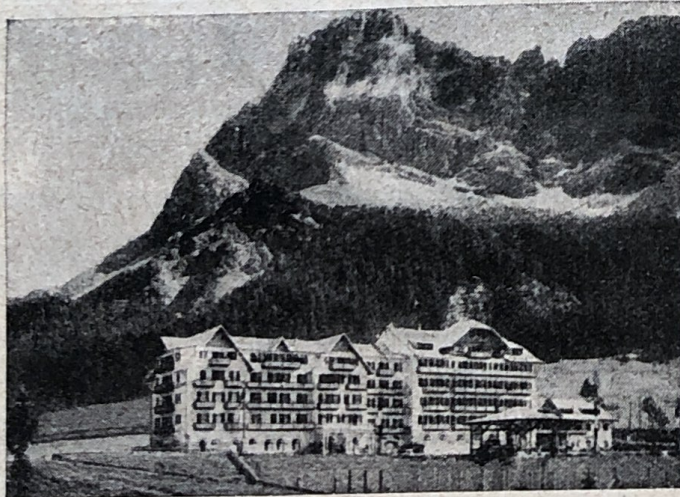
Sul percorso Berlino-Koenigsberg sarà effettuato il primo esperimento sulle possibilità da parte dell'aereo di sostituire i servizi di treni rapidi, fra la Germania e la Prussia orientale, per il trasporto delle merci e della posta. La gestione dei servizi sarà effettuata dalla Luft Hansa, però per conto delle ferrovie.

Si ritiene che i trasporti aerei suddetti avranno inizio per la fine del 1933.

Isole galleggianti per voli transoceanici.

L'idea della utilizzazione di isole o piattaforme galleggianti ancorate in pieno oceano per servire di scalo agli aerei trasvolanti da un continente all'altro, sembra essere destinata a tradursi in realtà per opera della « Ocean Seadrome Corp. ».

Nell'autunno prossimo sarà iniziata la costruzione di 5 piattaforme Armstrong, le quali nella primavera del 1935 dovrebbero essere pronte per l'uso.

Tali piattaforme avranno una superficie di metri 365 × 121 e saranno provviste di impianti per duecento passeggeri (alberghi, piscine, tennis, ecc.). Esse saranno ancorate a distanza di 725 km. l'una dall'altra.

I limiti d'impiego degli aeromobili adibiti ai trasporti pubblici.

Con Decreti ministeriali sono stati stabiliti i limiti massimi di impiego del materiale di volo adibito ai pubblici servizi di trasporto aereo. Eccone le disposizioni;

Gli idrovolanti e i motori non possono essere mantenuti in servizio oltre i seguenti limiti massimi di impiego:

a) aeromobili a struttura metallica: ore tremilacinquecento;

b) aeromobili a struttura non metallica: ore milleottocento;

c) motori: ore duemila.

Gli aeroplani, siano essi a struttura metallica o a struttura non metallica, non possono essere mantenuti in servizio per un periodo di tempo eccedente le tremilacinquecento ore di volo.

Il Ministero dell'Aeronautica, in casi del tutto eccezionali e previo rigoroso controllo tecnico, può autorizzare l'ulteriore mantenimento in servizio del materiale, per un periodo di tempo non eccedente il dieci per cento dei limiti previsti.

I motori d'aviazione italiani del 1923 e quelli del 1933.

Quando nel 1923 fu costituita l'Arma Aeronautica, l'Italia possedeva 6 tipi di motori, residuati di guerra, antiquati di concezione e di costruzione. Essi erano: V. 4-b - V. 6 D. 110 - Spa 6. A - A. 12 bis - A. 14.

Alla distanza di soli 10 anni ne sono stati realizzati oltre 60, di tutti i tipi e di tutte le potenze. Sono i motori: A. 50 - A. 50-S - A. 53 - A. 54 - A. 55 - A. 60. R - A. 20 - A. 20. S - A. 20. A - A. 22 - A. 22. S - A. 22. R - A. 24 - A. 24. R - A. 25 - A. 26 R - A. 30. RA - A. 30. R. C. - AN. 1 - AN. 2 - AS. 2 - AS. 3 - AS. 5 - AS. 6 - V. 9 - V. 10 - Asso 200 - Asso 500 - Asso 500 A. Q. - Asso 500 R. I. - Asso 500 R.M. - Asso 500 R. A. - Asso Caccia - Asso Caccia RR - Asso 80 R. - Asso 80 RR - Asso 12 R - Asso 750 - Asso 750 R - Asso 1000 - Asso 1000 R - Asso 18 R - Asso 18 R. A. - Asso 18 R. C. - Asso XI R - Asso XI R. C. - Asso 1500 - Asso 2800 - D. 1 - D. 2 - D. 4 - Alioth - T. 58 - S. 53 - S. 63 - S. 63 S - P. Cappa VII - P. IX - Fuscaldo - Garuffa 2 - Garuffa N, ed altri, e ciò per studiare i più appropriati in ogni ramo d'impiego.

Nuovo « record » di volo senza motore.

Kurt Schmidt, studente dell'Università di Koenigsberg, ha battuto il *record* di durata per velivoli senza motore — che apparteneva al Tenente americano Cocke, con 21 ore e 34 minuti (Honolulu, 17-18 dicembre 1931) — volando per 36 ore e 37 minuti.

Il « record » di distanza in linea retta.

Il *record* di distanza in linea retta, appartenente agli inglesi Gayfords e Nichollets, come dicemmo nello scorso fascicolo, è stato battuto dai francesi Codos e Rossi con un magnifico volo di 9062 km., effettuato dall'America all'Europa, con un grande monoplano Bleriot-Zappata 110 (motori Hispano-Suiza).

Intorno al volo di questi aviatori vengono ora comunicate le seguenti cifre ufficiali: durata del volo 56 ore e 30 primi, distanza percorsa 9062 km. e 124 m. e cioè 518 km. di più del precedente *record*. La media oraria mantenuta in volo è di 160 km.

GRAFICO DEI PERCORSI PER IL « RECORD » DI DISTANZA IN LINEA RETTA (dal febbraio 1925 all'agosto 1933).

Il « record » di volo rovesciato.

Il *record* di volo rovesciato ha subito nel volgere di pochi mesi una serie di crolli. Il tenente italiano Colacicchi nel gennaio scorso aveva, con un volo di 41' e 37'', tolto il primato al francese Detroyat, che nel dicembre 1932 aveva stabilito il primato di volo rovescio con 26 minuti primi. Sembrava che il primato del Colacicchi sarebbe rimasto per lungo tempo imbattibile, ed invece nel maggio 1933 il tenente italiano Bocola, con un volo di 1 ora 5' e 51'', batteva brillantemente il *record*, superando di 24 minuti il tempo italiano e di 46' quello del Detroyat.

Nelle gare internazionali di Los Angeles, e precisamente il 15 agosto u. s., il Bocola, pilota dell'Aviazione italiana, conquistava una nuova vittoria compiendo un volo rovesciato della durata di 2 ore, 8', 54''.

A distanza di pochi giorni l'aviatore americano Milo Burcham ha battuto il primato italiano con 2 ore, 20' e 23''.

Il « record » di volo rimorchiato.

Il pilota sovietico Judin nell'agosto scorso ha stabilito un nuovo *record* di durata per apparecchi a vela rimorchiati, mantenendosi in aria e percorrendo a rimorchio di un velivolo a motore, 3550 km.

Il « record » di lancio con paracadute.

Un altro russo, l'aviatore Evdokimof, ha realizzato un nuovo *record* del campo dei salti nel vuoto, effettuati con paracadute. Egli si è gettato da un aeroplano in volo dall'altezza di 6700 metri ed ha aperto il paracadute dopo un minuto ed otto secondi di vertiginosa caduta, quando si trovava a circa 500 metri dal suolo.

Omologazione di « records ».

La Federazione Aeronautica Internazionale ha omologato i due *records* internazionali di velocità su 100 e 500 km. per apparecchi da turismo della 3ª categoria stabiliti dall'apparecchio Nuvoli « N. 5 » al comando del Maggiore Sebastiano Bedendo, il 17 giugno u. s. Il *record* sui 100 km. detenuto dai polacchi Drzewiecki e Verdgchowsky con « R. W. D. 7 » alla media di 178,768 è stato portato a 196,936; quello dei 500 km. (non ancora stabilito da altri) è stato fissato a 189,573.

« Records » di modelli volanti.

Nel concorso annuale per modelli volanti disputato recentemente a Dresda, e precisamente nella categoria dei modelli « a fusoliera » (che comprende modelli riproducenti esattamente in scala ridotta apparecchi normali, nel

tipo e nella forma) si sono registrate due prove veramente eccezionali.

Infatti un piccolo modello, partito da terra con mezzi propri, ha compiuto un volo di 1590 secondi superando la distanza di 795 m. Nella prova dei modelli lanciati a mano un altro apparecchio ha eseguito un volo di 3360 secondi, cioè circa di un'ora, volando per 1380 m.

Tali dati sono stati omologati.

Il primo modello citato pesava 300 grammi ed era composto da strutture in legno di pino, bambù del Tonchino, carta seta e filo d'acciaio, ed era munito di motore ad elastico.

Nuovo «record» del giro del mondo.

Il pilota americano Whiley Post, già detentore del *record* del giro del mondo, ha superato in rapidità la sua stessa impresa compiendo nuovamente il giro del mondo: New York-

New York (vedi cartina) per un totale di 25.000 km., in 186 ore 49' e 50'', ossia in 7 giorni, 18 ore, 50 minuti. Il tempo impiegato nel 1933 è stato inferiore di 21 ore al tempo registrato nel giro del 1931.

Premi francesi per « records ».

Il Ministero dell'Aria Francese ha destinato la somma di due milioni e mezzo di franchi per i tre *records* seguenti:

record di distanza in linea retta. Premio: Frs. 1.000.000;
record di altezza. Premio: Frs. 1.000.000;
record di velocità per aeroplani terrestri. Premio: Frs. 500.000.

Rapidità, comodità, sicurezza.

Lo sviluppo delle comunicazioni aeree transcontinentali è dimostrato dalle statistiche. E' infatti specialmente sulle grandissime distanze che il trasporto aereo trova la sua più grande affermazione. Le comunicazioni aeree tra l'Europa e le Indie, esercitate, come è noto dalla Compagnia inglese Imperial Airways, dalla francese Air Orient e dalla olandese K. L. M., hanno preso tale sviluppo da esigere la messa in servizio di nuovi velivoli, più potenti e più veloci.

Le Imperial Airways metteranno in servizio degli aeroplani a 9 posti sulla linea Karachi-Singapore, che presumibilmente saranno del tipo « Atalanta ». L'Air Orient utilizzerà dei « Dewoitine » trimotori a carrello rientrabile, con 8 cuccette per passeggeri, e infine la K. L. M. spera ricevere verso l'ottobre 1934 i primi grandi quadrimotori Fokker «F. 36» che hanno sedici cuccette per i viaggiatori.

Trasmissione di carte aerologiche a mezzo di telescriventi.

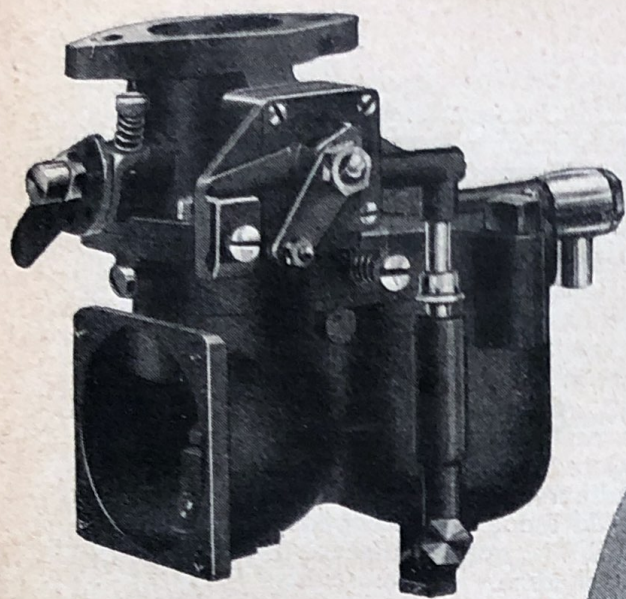
Il Reparto Aeronautico del Ministero del Commercio degli Stati Uniti ha inaugurato il servizio di trasmissione delle carte meteorologiche alle varie reti di linee aeree degli Stati Uniti d'America, a mezzo di macchine telescriventi.

Le carte originali vengono redatte nelle stazioni meteorologiche di Cleveland, Kansas City e Oakland e da queste vengono trasmesse con un metodo speciale ad un certo numero di stazioni meteorologiche sussidiarie, le quali le comunicano al loro proprio distretto.

Queste carte vengono trasmesse sei volte al giorno e la quantità d'informazioni è stata grandemente aumentata in questi ultimi tempi, grazie a perfezionamenti introdotti nei moduli usati per esse nelle stazioni riceventi ed alla elaborazione di migliori simboli convenzionali.

Francesco De Pinedo tragicamente perito.

Il marchese Francesco De Pinedo, in un tentativo di decollo dall'Aeroporto di Floyd Bennet Field in Long Island (New York), impedito nei movimenti dell'apparecchio da un gruppo di spettatori troppo avvicinatisi alla pista di slancio, in un generoso impulso ha dato sè stesso in olocausto al tragico fato. Salvando la folla dei fervorosi ma troppo imprudenti ammiratori accorsi ad assistere all'inizio della prova importantissima (Egli si proponeva di battere il *record* di distanza, percorrendo d'un solo volo lo spazio fra New York e Bagdad), con una brusca manovra mandava l'apparecchio a sfasciarsi contro una cancellata laterale al campo, ciò che provocava il sùbito incendio del velivolo (aggravatissimo dal carico di carburante) e la fine dell'Eroe in un immane rogo.

La nostra Rivista, che con la consorella *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* aveva illustrato le gesta del valoroso audacissimo trasvolatore del « Gennariello » e del « Santa Lucia » nei cieli di Europa, d'Asia, d'Australia, delle due Americhe e sui mari immensi tra l'Africa e l'America, tra l'Asia e l'Australia, manda oggi il suo mesto saluto alla memoria del navigatore che, vantando già un glorioso passato, ha chiuso la vita — nel momento stesso in cui bramava di superare le sue stesse imprese — con un gesto di sublime altruismo.

Il nuovo
Carburatore
Tipo F.
a starter
automatico
Sempre massima semplicità unita a massimo rendimento.
Avviamenti immediati a qualunque temperatura.
CONSERVAZIONE
DEI CILINDRI
Riduzione del consumo poichè grazie al dispositivo «starter» la regolazione di marcia normale può essere tenuta magra.
Solex

Rettifica ai dati dell'ultimo censimento della popolazione italiana.

In seguito ad una serie di verifiche a cui sono stati sottoposti i dati dell'ultimo censimento, scrive il *Boll. della R. Soc. Geografica Italiana*, la popolazione di 42 Comuni (in 24 provincie diverse) è stata lievemente modificata in modo da render necessaria una rettifica (comparsa nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 aprile scorso) del R. Decreto 16 aprile 1932, con il quale era stata determinata per ciascun Comune la popolazione residente e presente censita alla data dell'ultimo censimento. Nei dati totali si è portata la seguente modificazione:

Popolazione:	Dato 16 aprile 1932	Dato rettificato	Differenza
presente	41.230.974	41.176.671	– 53.376
residente ...	41.709.581	41.651.617	– 57.964

La massima differenza si nota in Sicilia, che vede diminuita la popolazione presente di 41.116 persone (cifra corretta: 3.896.866) e quella residente di 55.505 (cifra corretta: 3.905.967). Una lieve diminuzione (rispettivamente di 1966 e 1410 persone) si nota anche in Campania.

Tra le diverse provincie le maggiori variazioni si notano nelle nove seguenti:

	Popolazione residente	Popolazione presente	Popolazione residente	Popolazione presente
	(dati provvisori)		(dati definitivi)	
Agrigento	404.107	400.162	402.648	398.886
Avellino	430.344	422.809	428.934	420.834
Caltanissetta ..	259.174	258.086	246.032	245.575
Catania	695.977	698.037	683.458	685.785
Enna	237.687	235.546	225.696	225.987
Messina	605.629	600.092	605.456	600.092
Ragusa	255.813	238.584	244.848	237.910
Siracusa	286.759	286.956	283.779	284.369
Trapani	388.905	386.777	376.631	374.520

Per quanto riguarda i singoli Comuni, le maggiori differenze si notano nei quattro seguenti, per i quali indichiamo anche la popolazione del 1921 (popolazione presente):

	1921	1931 (provvisorio)	1931 (rettificato)
Caltanissetta	60.086	51.629	44.067
Mazzarino	20.187	21.575	17.483
Piazza Armerina	38.046	37.661	28.421
Trapani	71.174	71.602	60.001

Trapani passa in tal modo, tra i Comuni d'Italia, dal 32° posto al 47°, Caltanissetta dal 60° al 75° e si cerca di rimediare ulteriormente, soprattutto nei riguardi della Sicilia, all'inconsiderato «gonfiamento» dei dati del 1921.

Concorso per la Fondazione « Olinto Marinelli ».

La R. Università degli Studi di Firenze ha bandito un concorso per l'assegnazione del premio annuale «Olinto Marinelli» per l'importo di L. 2000 (duemila) da conferirsi al migliore studio di geografia basato su ricerche originali. Possono ad esso concorrere tutti i cittadini italiani laureati in una Università del Regno, che abbiano conseguito il diploma di laurea da non più di cinque anni, presentando entro il 31 ottobre 1933 lavori a stampa che siano stati pubblicati nei due anni precedenti a quello del concorso (e non siano stati premiati in altri concorsi) oppure lavori manoscritti, purchè completi e definitivi nel testo e nella parte illustrativa.

La Commissione giudicatrice emetterà il suo giudizio entro il 31 dicembre 1933, riservandosi la facoltà di provvedere alla pubblicazione del lavoro premiato e di altri presentati al concorso.

Il terzo Concorso per la vendita dei vini tipici nelle stazioni.

La Federazione nazionale fascista del commercio enologico e oleario, proseguendo nel suo programma di valorizzazione della produzione vinicola nazionale, ha indetto — col benestare del Ministero delle Comunicazioni — un terzo Concorso fra i concessionari di caffè-ristoranti di stazioni del Regno per l'offerta ai viaggiatori dei vini tipici regionali.

La durata del Concorso è fissata dal 15 ottobre al 15 maggio e per il detto periodo l'offerta dei vini deve essere fatta al passaggio di tutti i principali treni: i concorrenti però si impegnano di tenere nell'interno e all'esterno dei locali del caffè-ristoratore una mostra permanente dei migliori prodotti vinicoli messi in vendita. Ai vincitori verranno, dalla Commissione giudicatrice, assegnati i premi in denaro e in medaglie d'oro e d'argento.

Scuole Alberghiere

Alla metà di ottobre, sarà ripresa la *Scuola professionale per gli Addetti agli Alberghi* di Milano, istituita e diretta dal T. C. I. col contributo dell'ENIT e degli Albergatori locali. La scuola si propone di assistere i giovani apprendisti d'albergo, avviandoli alle mansioni subalterne di porta, sala e cucina. Perciò accoglie, oltre ai giovani licenziati dalla Scuola di avviamento alberghiero istituita dal Comune di Milano, gli apprendisti degli alberghi e ristoranti cittadini, in età fra i 14 e i 18 anni, che abbiano frequentato un biennio di Scuola di avviamento professionale. La Scuola è gratuita, le lezioni hanno luogo tutti i giorni feriali dalle 15 alle 17, cioè nelle ore in cui i giovani sono liberi dal servizio; la sua durata è di un biennio. Per maggiori chiarimenti, rivolgersi alla Direzione del T. C. I., Corso Italia, 10, Milano.

Si annuncia pure la ripresa delle *Scuole pratiche dell'Albergatore* di Merano e di Roma, dirette e amministrate entrambe dall'ENIT. Le due Scuole sono ordinate a convitto; si iniziano ai primi di novembre ed hanno la durata di sette mesi. Vi sono ammessi i giovani in età tra i 15 e i 21 anni, in possesso di una licenza di Scuola di avviamento professionale

o di titolo equipollente: i giovani che ne fossero privi, saranno sottoposti ad un esame di lingua italiana, francese, aritmetica e geografia, secondo i programmi prescritti per la licenza di una Scuola di avviamento professionale. Gli oneri relativi sono: di L. 100 per tassa d'iscrizione, di L. 200 (pagabili in due rate) per tassa di frequenza, di L. 450 mensili per retta del Convitto. Per ogni altra informazione, rivolgersi alla Direzione Generale dell'ENIT, Roma, via Marghera, 2.

L'opera del Consiglio Nazionale delle Ricerche a favore dei Carburanti sussidiari.

Il Direttorio del Consiglio Nazionale delle Ricerche, per iniziativa della Commissione per il Carbonio Carburante, ha inoltrato ai Ministeri interessati una serie organica di proposte dirette ad agevolare e promuovere la diffusione dei forni metallici smontabili per la carbonizzazione della legna e dei gassogeni per la autotrazione e per la produzione di forza motrice ad uso agricolo o forestale.

Sembra opportuno ricordare qui le più importanti fra le proposte stesse:

1° l'estensione anche agli autoveicoli a gassogeno *usati*, delle facilitazioni previste dalla legge 30 maggio 1932, N. 759, per lo sviluppo della autotrazione pesante, e l'allargamento del termine di esenzione della tassa di circolazione da 3 a 6 anni;

2° la riduzione del 50 % della potenza calcolabile agli effetti fiscali, per gli autoveicoli a gassogeno, allo scadere del termine di esenzione;

3° la estensione anche agli acquirenti di forni metallici smontabili delle agevolazioni di credito, di cui già godono gli acquirenti di macchine agricole;

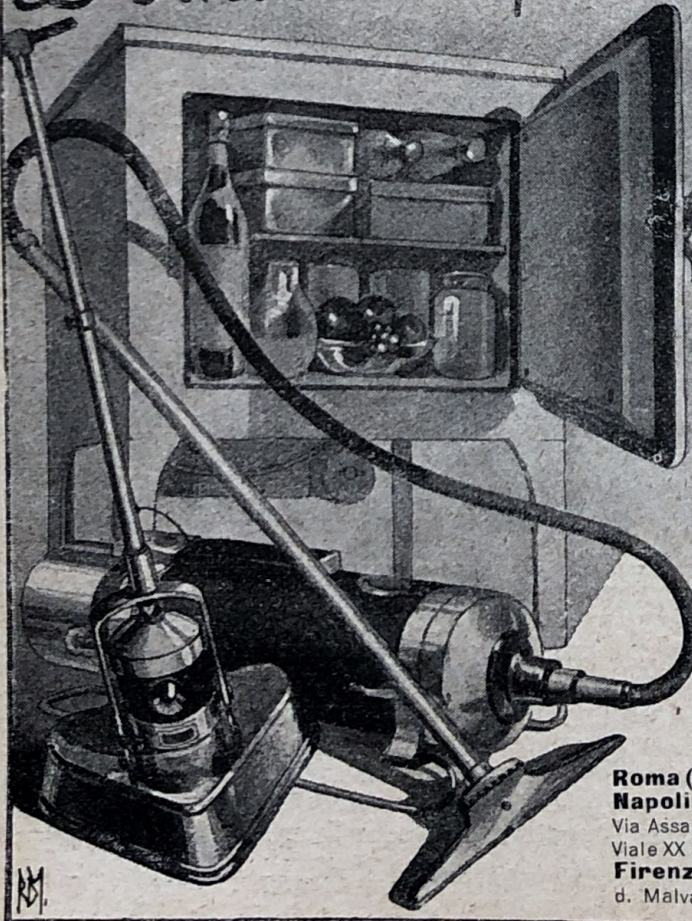
4° modificazione dell'art. 17 del R. D. L. 9 agosto 1926, N. 1331 (che fa obbligo alle Amministrazioni Demaniali di sostituire entro un decennio alle usuali carbonaie i forni metallici con ricupero dei sottoprodotti), nel senso di ritenerlo riferito anche ai forni metallici smontabili senza ricupero dei sottoprodotti.

Segnaliamo con piacere questa opportunissima iniziativa, e pensiamo che data l'altissima autorità morale dell'Ente dal quale partono le proposte di agevolazioni, quest'ultime saranno tenute in gran calcolo dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste, da quello delle Finanze, da quello delle Comunicazioni e dal Ministero delle Corporazioni, che sono gli Enti più direttamente interessati alla risoluzione del problema.

Una nuova rivista del Consiglio delle Ricerche.

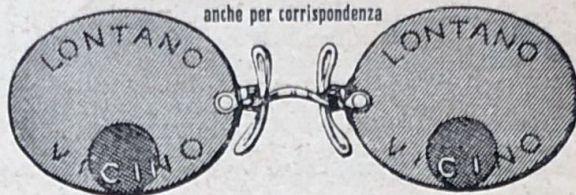
Per iniziativa della «Commissione per i Combustibili» uscirà entro il corrente mese una Rivista tecnica mensile, dal titolo *L'Energia Termica*, destinata a promuovere e ad illustrare gli studi internazionali nel campo

dei motori termici di qualsiasi tipo, dei combustibili e dei carburanti, usuali e sussidiari.

La Rivista sorge sotto gli auspici del Consiglio Nazionale delle Ricerche e del «Comité International Permanent du Carbone Carburant» (del quale sarà Organo Ufficiale), ed annovera già fin d'ora fra i suoi patrocinatori e collaboratori i più eminenti specialisti dei singoli argomenti contemplati nel suo programma di attività. Ricordiamo, fra essi, S. E. Parravano ed il Prof. Mario Giacomo Levi per l'Italia, i Proff. Franz Fischer ed Heinz Voigt e l'Ing. Wa. Ostwald per la Germania, il Prof. Harry Ralph Ricardo per l'Inghilterra, l'Ing. Paul Dumanois per la Francia, il Prof. Paul Schläpfer per la Svizzera, l'Ing. F. C. Wirtz per l'Olanda.

60 milioni per la Bonifica idraulica del Campidano in Sardegna.

Il piano di bonifica idraulica elaborato dai tecnici del Consorzio formato dai proprietari del comprensorio della vasta vallata campidanese estesa fra Cagliari ed Oristano — scrive il *Corriere dei Costruttori* — ha già avuto l'approvazione degli Uffici competenti. Esso, comporterà una spesa di circa sessanta milioni di lire e riguarderà le seguenti opere: *a*) sistemazione del Flumini Mannu di Pabillonis nel tronco vallivo, fino allo sfocio nello stagno di S. Giovanni, e dei due torrenti Rio Malu di S. Gavino e Riu Bellu di Gùspini. Formazione degli argini longitudinali per contenere le massime piene e correzioni delle pendenze con briglie in muratura per regolare le piene stesse; *b*) sistemazione del Rio Montevecchio con importanti imbrigliamenti e vasche di ritenuta; *c*) sistemazione dei corsi d'acqua, numerosi nel comprensorio, e dei loro affluenti; *d*) apertura di canali colatori per lo smaltimento delle acque di piena delle zone depresse, e di fossi di guardia per raccogliere le acque stesse a fianco degli argini e portarle a sfociare liberamente nello stagno; *e*) apertura di tre canali collettori per l'allacciamento delle acque alte a fianco del Flumini Mannu, del Rio Malu e del Rio Sitzerri, e colmata della grande depressione dello Stagno di S. Giovanni, con le materie che si ricaveranno dai dragaggi dei canali e dei bassi fondi, che occorre risanare.

Lo sviluppo complessivo dei canali da aprirsi supererà i 110 km.; i movimenti di terra, compresi i dragaggi, rappresenteranno una mole di oltre 50 milioni di metri cubi. Un centinaio sono le briglie da aprirsi nei diversi corsi d'acqua. Per il completamento della rete, si dovranno costruire circa 50 km. di nuove strade, senza calcolare quelle vicinali ed interpoderali; a ciò va aggiunto l'impianto per l'approvvigionamento idrico dei nuovi centri colonici, la costruzione di un congruo numero di case coloniche e di stalle razionali, ecc.

ESAME degli OCCHI
anche per corrispondenza
LONTANO
VICINO
LONTANO
VICINO
per vedere lontano e vicino - chiedere
Catalogo Metodo gratis per esaminarsi la vista
F. VANZINA
MILANO - Galleria Vittorio Emanuele, 80
Chiedere Catalogo T 33
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

SQUISITA
FRAGRANTE
ELEGANTE
MACEDONIA
EXTRA

ARGENTERIA
DA REGALO
POSATERIA
Prezzi di Fabbrica
SPECIALE VENDITA PREMIO
da oggi a tutto ottobre p. venturo
un dono Gratis per tutti
Chiedete subito istruzioni
all'Argenteria MARINAI
MILANO (107)
S. M. Beltrade
N. 1

Anno XXXIX **Sommario del Fascicolo di Ottobre** **N. 10**

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

RIASSOCIATEVI!

RIABBONATEVI!

CONSOCI,

Vi preghiamo vivamente di ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto Sociale, provvedendo subito alla riassociazione al Touring per il 1934: per effettuare la rimessa servitevi dell'unito bollettino di versamento in conto corrente, oppure di vaglia postale, oppure di assegno bancario.

I **Soci Annuali** *versano* **L. 15,20** (*Estero* **L. 25,20**) *quale quota 1934; se desiderano ricevere la Rivista Mensile* **"Le Vie d'Italia,,** *devono aggiungere al suddetto importo anche il prezzo d'abbonamento fissato in* **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**) *e cioè in totale:* **L. 30.60** (*Estero* **L. 55.60**).

I **Soci Vitalizi e Quinquennali** *che desiderano ricevere la Rivista Mensile del T. C. I.* **"Le Vie d'Italia,,** *devono versare il relativo importo di abbonamento e cioè* **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**).

Nel 1934 ai Soci del T. C. I. verranno distribuite le seguenti pubblicazioni:

1. - **Il V volume della Collezione "Attraverso l'Italia,,** - *Toscana* - Parte I (Firenze e Pistoia coi territori delle rispettive provincie).
2. - **La II parte della Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia** - *Le stazioni di Montagna* - Volume I: Le stazioni del Piemonte, della Lombardia e del Veneto.
3. - **I fogli 4, 5 e 6 della Nuovissima Carta d'Italia al 500.000.**

Inoltre i Soci del T. C. I. avranno diritto ad effettuare l'abbonamento 1934 alla Rivista Mensile del T. C. I. **«Le Vie d'Italia»** al prezzo di favore di **L. 15,50** (Estero **L. 30,50**). Dopo il **15 novembre 1933** tale prezzo verrà portato a **L. 18,50** (Estero **L. 36,50**).

IMPORTANTE

Ritagliare la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono la Rivista e le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo di assegno bancario.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene basta staccare l'unito bollettino, riempirlo e consegnarlo all'Ufficio postale più vicino assieme al denaro.

STACCARE IL BOLLETTINO IN QUESTO SENSO SECONDO LA LINEA PERFORATA

Scrivere chiaramente

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

N. .... *Via* ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

Addì .... *193*....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

N. .... del bollettario *ch. 9*

Bollo a data dell'Ufficio accettante

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

BOLLETTINO *per un versamento di L.* ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

residente in .... *N.* ....

Via ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

nell'Ufficio dei Conti di **MILANO**

Firma del versante .... *Addì* .... *193*....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Cartellino del bollettario

Bollo a data dell'Ufficio accettante

L'Ufficiale di Posta

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

RICEVUTA

di un versamento di L. ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

Addì .... *193*....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ....

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

Tassa per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia sono esenti da tassa.

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.		50.—	**tassa**	**L.**	**0.15**
»	»	100.—	»	»	0.20
»	»	500.—	»	»	0.40
»	»	1000.—	»	»	0.60
»	»	5000.—	»	»	1.—
»	»	10000.—	»	»	2.—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette al Touring, la fascetta indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni.

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma *possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.*

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Non spedite a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere contenute sul bollettino di conto corrente.

Vi trasmetto il seguente importo:

~~Quota Assoc. e Abbon. a "Le Vie d'Italia,, 1934 L. 30,60 - Estero L. 55,60~~
~~Sola Quota Associazione 1934 » 15,20 » 25,20~~
Abbon. a "Le Vie d'Italia,, (per i Vital. e Quinq.) » 15,50 - » ~~30,50~~

(Cancellare la parte che non interessa)

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Tessera N. ....
Cognome .... Nome ....
Via .... N. ....
(Prov. ....) Luogo ....

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti
N. .... dell'operazione
Dopo la presente operazione il credito è di L. ....
Il Direttore dell'Ufficio

Fate almeno un nuovo Socio!

È molto facile: basta enumerare i vantaggi concessi ai Soci e ricordare la tenuità della quota. La domanda d'associazione che Vi inviamo deve servire per assicurare nell'ambito delle Vostre parentele e amicizie un nuovo Socio al Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di Socio (per l'anno ....)

Annuale *e versa* **L. 17,20** *(Estero* **L. 27,20***) comprese L. 2.— per tassa d'iscrizione.*

Vitalizio *e versa la quota unica di* **L. 200,20** *(Estero* **L. 300,20***).*

Vitalizio a pagamento rateale *e versa la 1ª rata di* **L. 42,20** *(Estero* **L. 62.20***); 8 rate successive di* **L. 20.—** *(Estero* **L. 30.—***) o multipli fino a* **L. 202,20** *(Estero* **L. 302,20***).*

Fondatore della Sede *e versa la quota unica di* **L. 300,20** *(Estero* **L. 400,20***).*

Desidera pure abbonarsi per il 1934 a "Le Vie d'Italia,, *e versa* **L. 15,50** *(Estero* **L. 30,50***).*

Dopo il 15 Novembre 1933 l'abbonamento alla Rivista costerà **L. 18,50** (Estero **L. 36.50**).

(Cancellare la parte che non interessa)

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

Cognome ....
Nome ....
paternità ....
profess. .... nato a ....
.... (giorno) .... (mese) .... (anno)

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni.

Luogo ....
Provincia di ....
N. .... Via ....

Firma del richiedente ....
Firma del Socio presentatore ....
Da .... **il** .... **193**..

Prezzo d'abbonamento annuo alle Riviste del T. C. I. per il 1934

"LE VIE D'ITALIA,, *se effettuato entro il 15 Nov. 1933;* Italia e Col. **L. 15,50** (Estero **L. 30,50**); *se effett. dopo il 15 Nov. 1933:* Italia e Col. **L. 18,50** (Estero **L. 36,50**).

"LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO,, Italia e Col. **L. 40,50** (Estero **L. 65,50**).

"L'ALPE,, Italia e Col. **L. 15,50** (Estero **L. 25,50**).

"L'ALBERGO IN ITALIA,, Italia e Col. **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**).

"LE STRADE,, Italia e Col. **L. 6,50** (Estero **L. 12,50**).

Ai Propagandisti che procurano nuovi associati vengono assegnati premi speciali in medaglie e pubblicazioni.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 10 Ottobre 1933 - (A. XI-XII)

LE OPERE DEL REGIME

FOGGIA RINASCE

La data di questo fascicolo delle Vie d'Italia *segna il trapasso dall'anno XI al XII dell'E. F. Ripensiamo quale era l'Italia nell'ottobre del 1922, quale è adesso. — Come cittadini ci sentiamo imbaldanziti, orgogliosi, riconoscenti; come continuatori dell'opera di chi fino da quarant'anni or sono volle il Touring strumento poderoso d'italianità, ci sentiamo felici, solo deplorando che non tutti quei pionieri e il principale fra essi non siano qui a vedere di quanto le loro sante speranze siano oltrepassate.*

Il balzo in avanti che l'Italia ha fatto in tutte le manifestazioni della sua vita, anche il Touring lo ha seguito. Nell'ottobre del 1922 esultavamo per aver raggiunto i duecentomila Soci: oggi sono più del doppio. Lo spirito d'iniziativa che dovunque ha avuto così poderosi impulsi non è mancato a noi; la fiamma accesa nei primordi della nostra esistenza brilla della stessa luce tricolore, ma ha raggiunto le proporzioni di un faro. E noi la riverberiamo sulle magnifiche opere che in perpetua gara e in mirabile concordia si vanno compiendo nel nostro Paese: non v'è, si può dire, una sola puntata della nostra Rivista in cui alle illustrazioni delle glorie antiche, delle bellezze eterne per cui l'Italia ha serto regale nel consesso delle Nazioni, non si accompagni l'immagine di quel che è, di quel che va diventando questa nostra adorata Patria a cui, come in secoli remoti, ma con maggior contenuto di realtà, un diadema imperiale sta sovrapponendosi alla corona ferrea.

Anche la storia delle città non è priva di enigmi. Come possa essere accaduto che Foggia, dopo un passato gloriosissimo — Federico II ne aveva fatta la propria residenza preferita, *regalis inclita imperialis sedes,* — abbia visto lunghi secoli di decadenza e di miseria, non si riesce a spiegare a sufficienza colla mancanza d'acqua alla quale a tutta prima si è indotti ad attribuire il lungo abbandono.

Forsechè la regione di Foggia non aveva richiamato abitatori fin da quel leggendario Diomede, che, parecchi secoli prima che Roma sorgesse, dopochè il superbo Ilion fu combusto vi avrebbe condotto una colonia di Etoli a fondarvi Arpi? Forsechè il « fatal Tidide » si sarebbe indugiato a conquistare la Daunia se quella terra, anzichè ubertosa e ricca di messi, gli fosse apparsa arida ed inospitale? Forsechè poi la città distrutta sa-

FOGGIA - ACQUA E FONTANE NELLA VILLA COMUNALE.

rebbe risorta nel cuore del Tavoliere, dietro il Gargano, se qualche particolare attrattiva non avesse invogliato le popolazioni a preferire quei luoghi al vicino mare, che pure è la via maestra delle genti?

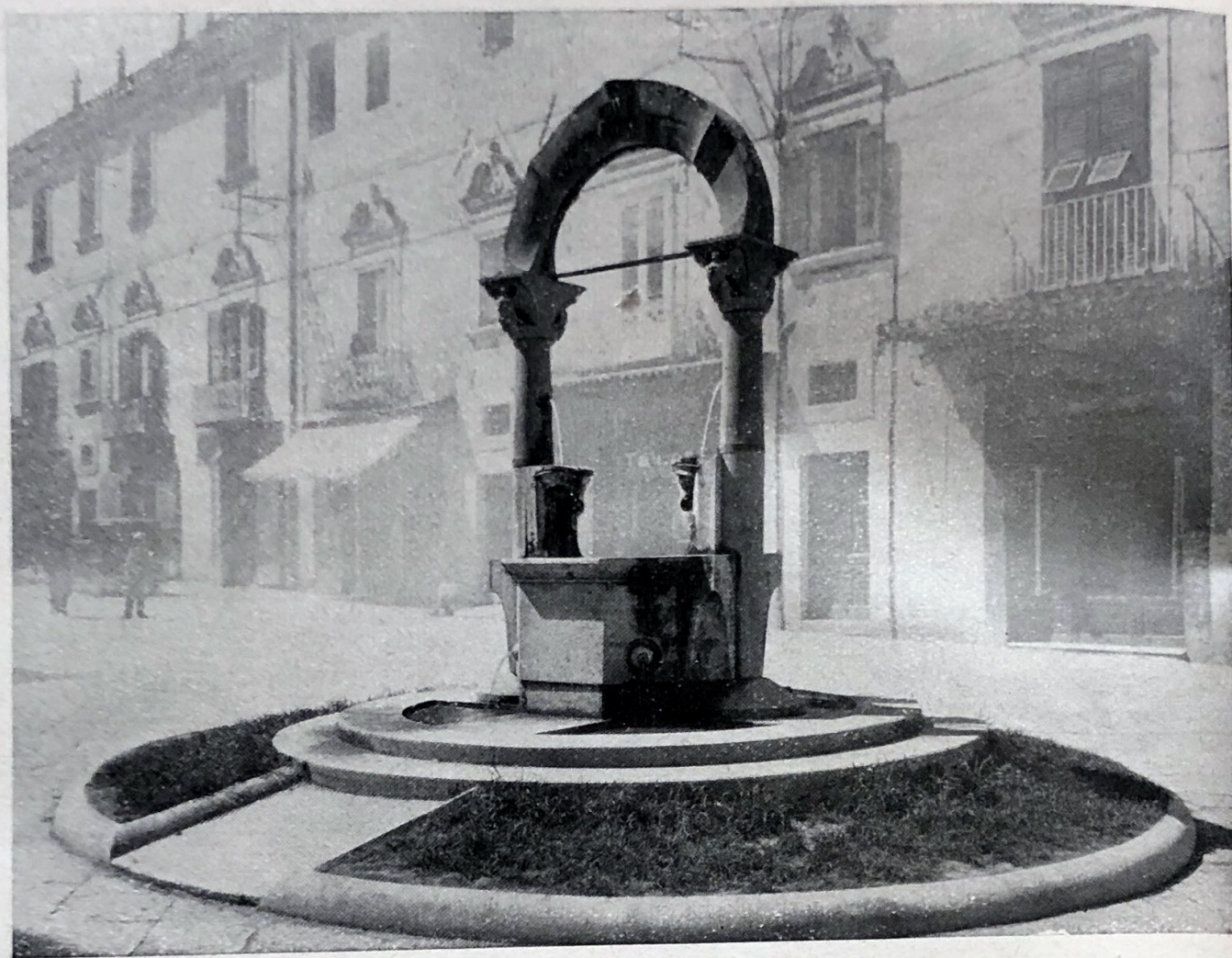
Rispondere a questi interrogativi non è facile: nè vorremo attentarci a farlo. Certo è che il lungo periodo di depressione va allontanandosi nel tempo e che oggi, aiutata dall'opera energica dei pubblici poteri, Foggia va riprendendo nella corona delle città italiche il posto onorevole che le è dovuto per la sua storia, per le sue tradizioni, per l'importanza che essa ha nella vita economica della nazione.

Dopo gli splendori del periodo svevo la città era venuta lentamente decadendo: un terremoto la distrusse *ab imis*: così almeno deve credersi se degli edifici di quel periodo glorioso non rimane oggi che qualche chiesa, qualche arco, qualche iscrizione. La città fu ricostruita — perchè? torniamo a chiederci, se doveva per tanti secoli essere quasi dimenticata? — ma senza palazzi, senza stemmi, senza torri, senza mura, Foggia, dopo aver acquisito i maggiori titoli di nobiltà sveva, si affermava oggi per quello che doveva essere: un centro agricolo importantissimo, il mercato, l'emporio del Tavoliere delle Puglie.

Qui affluiva il grano delle pingui messi, qui si immagazzinavano nelle Fosse — originali *silos* sotterranei che occupano una vastissima piazza della città — le enormi riserve di frumento che fornivano le circostanti pianure e qui accorrevano le popolazioni rurali dalle più lontane regioni in quei periodi che, per la semina, o pel taglio delle messi, i campi sterminati del Tavoliere promettevano certezza di proficuo lavoro. La città assumeva così soprattutto la caratteristica che conservò per secoli: diveniva un agglomerato rurale di enorme estensione, che poco era città e molto invece villaggio, ma villaggio di colossali proporzioni.

Occorreva un forte e vivace amore del natio loco per soffocare le aspirazioni di coloro che, potendolo, desideravano un tenore di vita meno monotono e più elevato. L'emigrazione della parte più benestante della popolazione verso regioni più favorite si accentua-

FOGGIA - LA BELLA E SPAZIOSA PIAZZA CAVOUR.

FOGGIA - LA PIAZZA XX SETTEMBRE NELLA NUOVA SISTEMAZIONE.

FOGGIA - LA BELLA FONTANA IN PIAZZA FEDERICO II (ARCH. ADOLFO MARINI).

va. I proprietari terrieri andavano altrove a spender l'oro che loro avevano procurato le fertili terre pugliesi. Chi aveva conseguito una laurea se ne partiva: il miraggio di Roma, di Napoli, di Milano superava l'affetto al luogo d'origine e così Foggia era considerata tra quei luoghi dove si mandano gli impiegati a purgare i loro peccati veniali, o quelli che si sono condotti « senza infamia e senza lodo » e che nessun protettore difende dal pericolo di un trasloco sgradito.

***

Nel 1874 Ferdinando Gregorovius visitando Foggia aveva scritto: « I pressi di Foggia potrebbero senza grande sforzo essere ridotti nel più bel giardino che sia mai stato. Ed è vero pure che tutto all'intorno le si spiega un ampio e splendido orizzonte. Se non che la città giace sulla pianura del Tavoliere, ove quasi non vedi albero nè filo d'acqua, onde gli ardori del sole estivo vi devono, dal maggio all'ottobre, essere addirittura insopportabili. Bastano pochi passi e tu ti trovi qui in un vero deserto coperto di pascoli e popolato di armenti. E bisogna correre ore ed ore, prima di arrivare al golfo di Siponto o di Manfredonia, o di avere raggiunto le ubertose campagne di Cerignola, di Canosa e di Barletta. Nulladimeno, già al tempo degli Hohenstaufen, Foggia era un punto centrale ove venivano a intrecciarsi le grandi strade che menano ad Ancona, Napoli e Roma da un lato, e dall'altro a Bari e a Brindisi. Ed oggi essa è rimasta ancora tale: il centro di parecchie strade ferrate. Similmente, questa sua posizione fa della città un emporio pel commercio e per gli scambi dell'Italia meridionale: perciò essa fiorisce rapidamente ed è destinata ad un avvenire sempre più considerevole ».

Fortunatamente altri eventi sono intervenuti a dare anche più vivo ed efficace e rapido impulso al rinnovamento della città. L'azione energica dei poteri centrali intesa a sostenere validamente le iniziative dell'Amministrazione comunale ha fatto sì che il moto di rigenerazione che anima la città si affermas-

FOGGIA - UNA SALA DEL MUSEO DELLE TRADIZIONI POPOLARI.

se sempre più chiaramente e celermente.

Foggia oggi si trova ad un punto critico della sua gloriosa esistenza, in cui tutto osa perchè oggi, osando, può raggiungere quella sistemazione generale di vita e di costruzioni atta a fare domani la città degna dei rinnovati destini a cui si sente chiamata, la città preparata ad accogliere servizi pubblici che ne elevino il ritmo di vita e vi rendano più agevole l'esercizio di quelle funzioni che ad essa, importante centro agricolo, importantissimo nodo stradale e ferroviario, sono assegnate per la rinascita del Mezzogiorno d'Italia.

La costruzione dell'Acquedotto Pugliese ha recato a Foggia il sognato beneficio di chiare fresche e dolci acque, beneficio che la popolazione del luogo ha entusiasticamente apprezzato e che si ripercuote beneficamente sul suo tenore di vita.

La distribuzione sempre più estesa dell'energia elettrica ha reso possibile il decentramento delle popolazioni rurali, lo scavo dei pozzi superficiali destinati all'irrigazione, l'affermarsi, sia pure timidamente, di piccole industrie. I piccoli motori distribuiti facilmente per ogni dove hanno recato sollievo alle gravi funzioni agricole, hanno permesso il sollevamento d'acqua per l'irrigazione e per il governo del bestiame, talchè, in grazia della diffusione dell'energia elettrica, è oggi possibile parlare di un decentramento della popolazione rurale, di un disurbanamento della città, di una trasformazione delle sue caratteristiche attuali.

A queste condizioni oggi essenziali per avviare le popolazioni rurali verso la campagna si aggiunga il fervore che, per l'impulso dato dal Governo Nazionale, anima oggi la produzione agricola, l'amore con cui si chiede alla terra che tutto dia di che essa è capace, la sicurezza che regna assoluta nelle campagne e si comprenderà che, se Foggia si dà un aspetto meglio consono alle sue nuove mete, se mette ordine nelle sue vie e nelle sue costruzioni, ciò non deriva certo da sconoscenza verso le operose e sobrie popolazioni rurali che in passato ne forgiarono la sto-

FONTANA IN PIAZZA DEL LAGO (ARCH. PIETRO LOMBARDI).

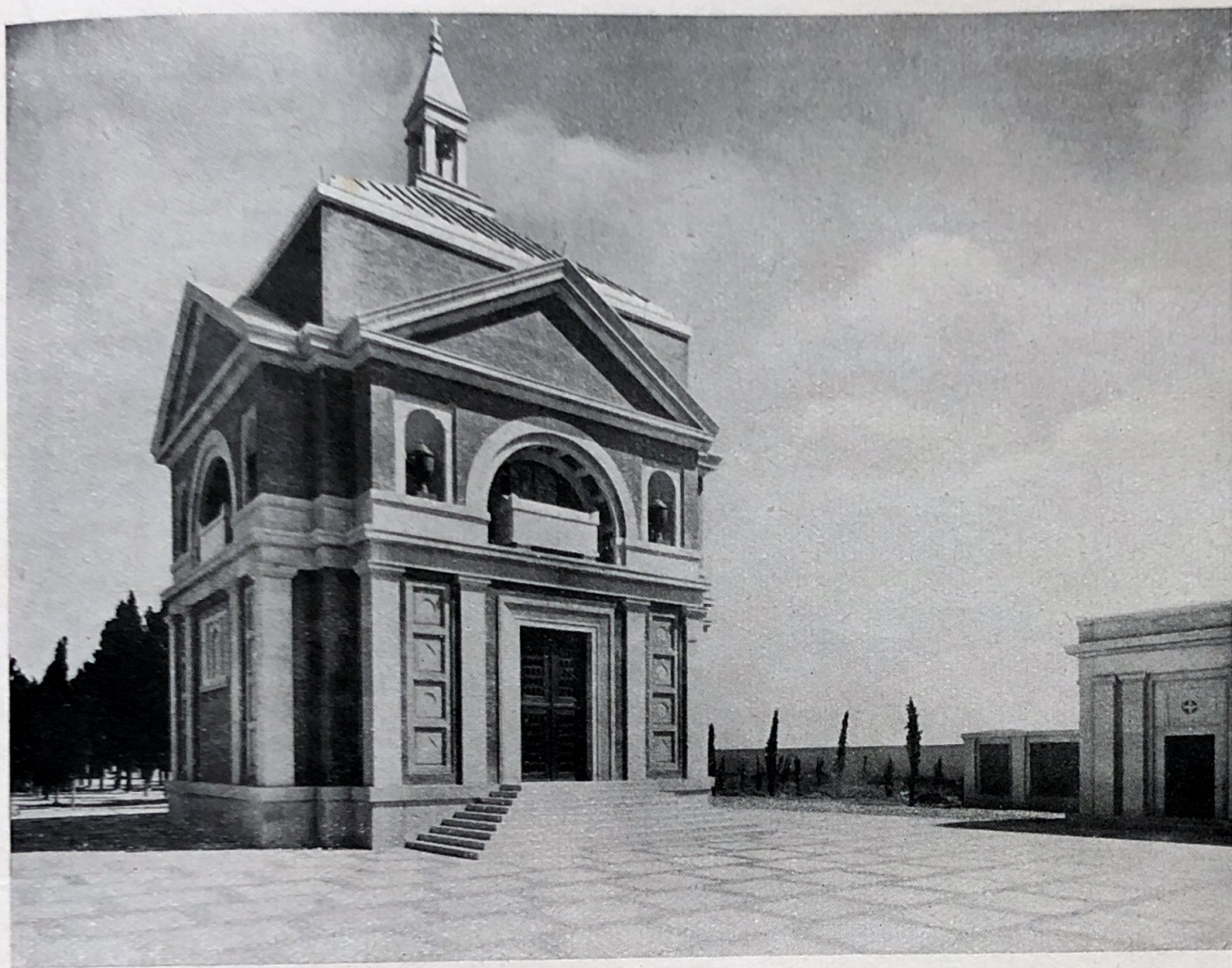
ria gloriosa, sì bene dipende da condizioni di fatto che negli ultimi decenni si sono radicalmente mutate e che l'indirizzo impresso alle pubbliche Amministrazioni dal Governo Fascista impone di non trascurare.

***

Foggia sta rinnovandosi nelle sue caratteristiche più spiccate: un soffio di vita nuova aleggia nella città, che si abbellisce, si trasforma.

La città che godeva rinomanza di arida per eccellenza, dove l'acqua si vendeva a caro prezzo dagli acquaioli, e dove si doveva per forza di cose evitar ogni spreco del prezioso elemento, oggi si permette il lusso di fontane più numerose di quelle che non ne vantino altre città più favorite di idriche ricchezze. Per mesi e mesi a Foggia non cadeva stilla d'acqua e la città doveva abbeverarsi di acqua importata, così come altrove si importa il vino: i ricchi pagavano la poca acqua a prezzo d'affezione e i poveri... dovevano per lo più accontentarsi dell'acqua delle cisterne, sulla purezza della quale nessuno avrebbe osato di giurare. Il Sele, traverso l'Acquedotto pugliese, ha portato qui il divino beneficio delle sue acque. È stata la rigenerazione.

Come si poteva infatti pretendere che queste popolazioni informassero la loro vita a precetti, non diciamo di igiene, ma di semplice pulizia, quando per pulirsi mancava l'elemento essenziale, l'acqua? Oggi in Foggia è avvenuta una vera

MONUMENTO AI CADUTI IN PIAZZA LANZA (PARTICOLARE).

FOGGIA - LA NUOVA CAPPELLA OSSARIO AL CIMITERO (ARCH. ARNALDO FOSCHINI).

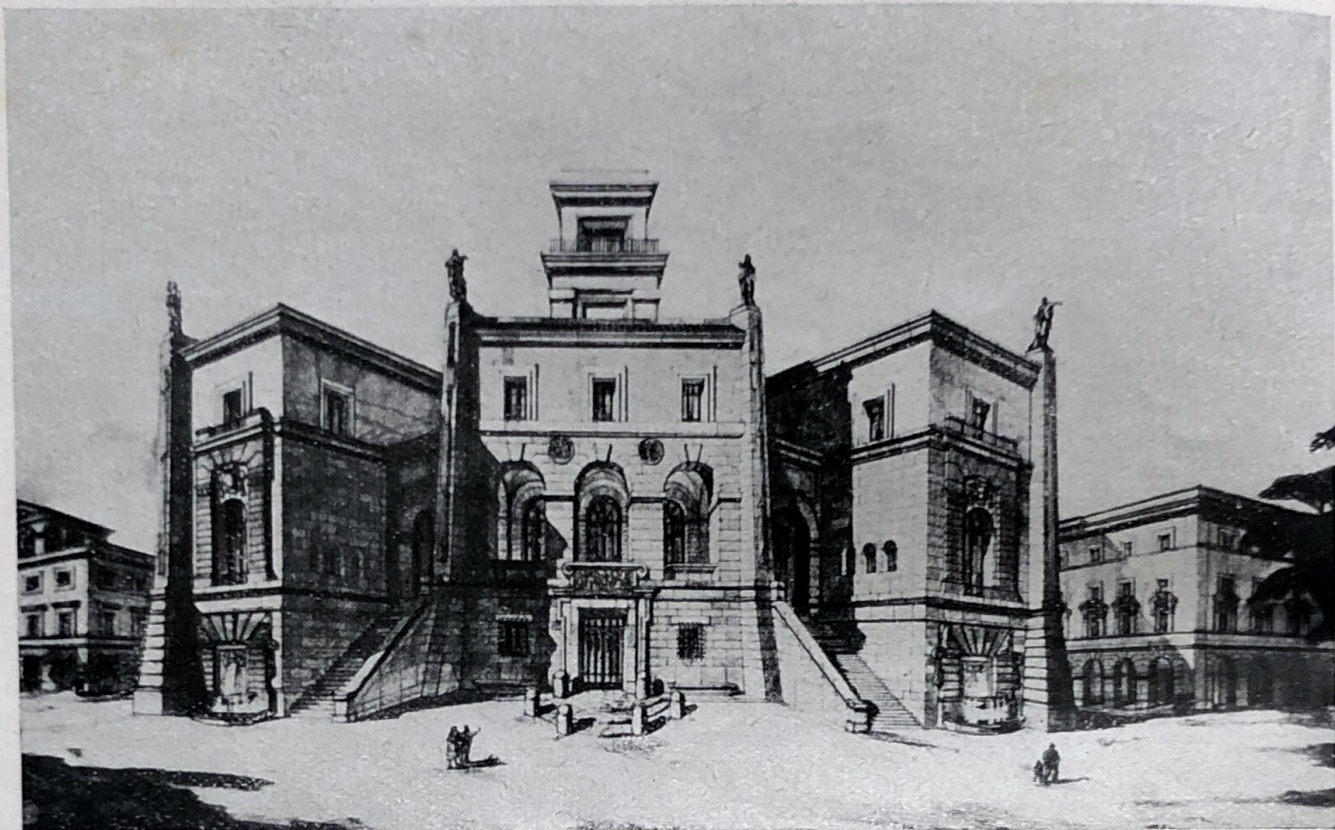
rivoluzione. L'acqua si dirama in tutte le case; l'acqua si trova in tutte le strade, e si distribuisce dalle fontanelle gratuitamente. E come la popolazione apprezza il beneficio! e come gode di questa linfa che per secoli ha desiderato, e che le sembrava prima più preziosa del pane!

Un altro vantaggio, meno appariscente, ma altrettanto importante, l'Acquedotto ha dato alla città: e cioè la possibilità di costruire una fognatura che allontanando rapidamente i rifiuti risolvesse quello che è il massimo problema igienico delle città. Oggi Foggia non attende più dall'energia dei raggi solari la disinfezione delle sue case e delle sue strade: le acque abbondanti convogliano nei canali sotterranei scoli e lavature e liberano la città da ogni residuo impuro.

***

Era naturale poi che il rinnovamento della città di giorno in giorno sempre più rapido e vivace non fosse lasciato al caso. Ed ecco perchè Foggia, tra le prime città italiane, nel 1927 indisse un concorso pel progetto di un piano regolatore, che sistemasse la città interna e determinasse le direttive del suo ampliamento. Sulla base dei progetti allora premiati Foggia ha ora concretato un piano di sistemazione e di ampliamento che ha recentemente ottenuto le sanzioni governative.

Grazie a questo piano verrà riordinato il vecchio nucleo urbano, demolendo senza misericordia le povere abitazioni che si agglomerano al centro della città e spostandone la popolazione verso i nuovi quartieri che vanno sorgendo alla periferia. E in luogo delle vecchie, cadenti case sorgono già pubblici edifici dalle linee maestose, che saranno decoro e ornamento della città. L'Amministrazione comunale ha chiamato a suoi collaboratori i migliori tecnici e i migliori architetti d'Italia: perchè si vuole che la nuova Foggia figuri bene nella schiera delle città italiane.

E intanto si rinnovano le strade, rifacendone le pavimentazioni, adornandole di pian-

FOGGIA - IL PALAZZO DEL PODESTÀ ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE (ARCH. ARMANDO BRASINI).

tagioni: si sistemano piazze, decorandole con sculture e con fontane. Presto della Foggia grande centro rurale non si avrà più che il ricordo: essa sarà sostituita da una Foggia grande centro agricolo, e sarà anche più gradito il soggiornarvi. Non vi sarà più ragione per lasciare la città e cercare altrove ciò che si potrà trovare senza disturbo in Foggia.

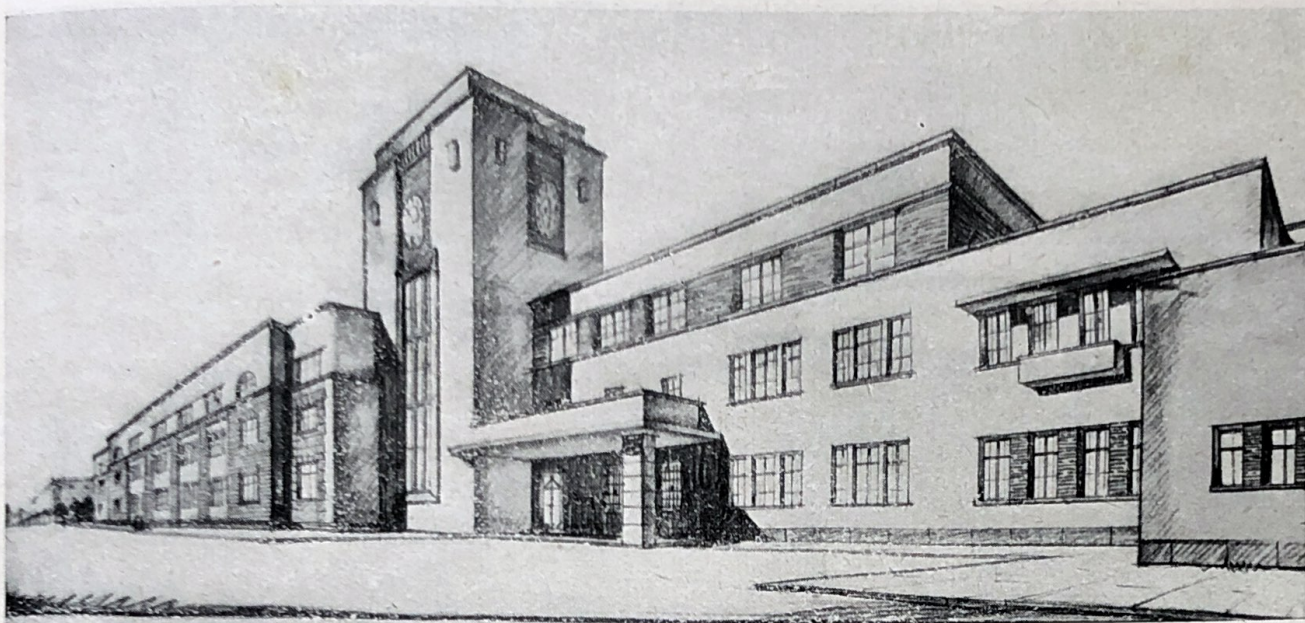
Non si è tuttavia voluto che il rinnovamento di Foggia e la distruzione delle abitazioni più umili dovesse creare disagio alla popolazione rurale: chè anzi l'Amministrazione comunale ha voluto che la sua provvida opera tornasse anche a questa di giovamento.

Può essere doloroso il ricordare che un censimento delle abitazioni eseguito nel 1929 segnalava ben 824 alloggi costituiti da « grotte », ossia da sotterranei: vere tane nelle quali spesse volte si agglomeravano due e financo quattro famiglie. In molte altre, meno profonde, si addensavano famiglie numerosissime, e spesso albergavano in deplorevole promiscuità anche le bestie. Si comprende come in queste, che non si osa chiamare abitazioni, infierissero la tubercolosi ed il tracoma, e come tremenda fosse l'azione corrompitrice derivante dalla promiscuità di sesso. A questo stato di cose occorreva porre rimedio di urgenza. Ed ecco perchè, grazie all'interessamento del Governo, sorgono in Foggia nuove case che offriranno alla periferia della città qualche centinaio di alloggi salubri, forniti di stalle e anche di una piccola zona di terreno destinata agli usi domestici.

⁂

Poichè il problema fondamentale di Foggia consisteva nel mettere ordine in città, trasferendo i contadini dalle sordide abitazioni situate nel cuore della città, in abitazioni più spaziate e più salubri situate all'esterno, e invece creando migliori condizioni del vivere civile nella città, accanto alle opere di decoro urbano alle quali abbiamo accennato, si è dato impulso a tutto ciò che poteva migliorare la vita intellettuale della città.

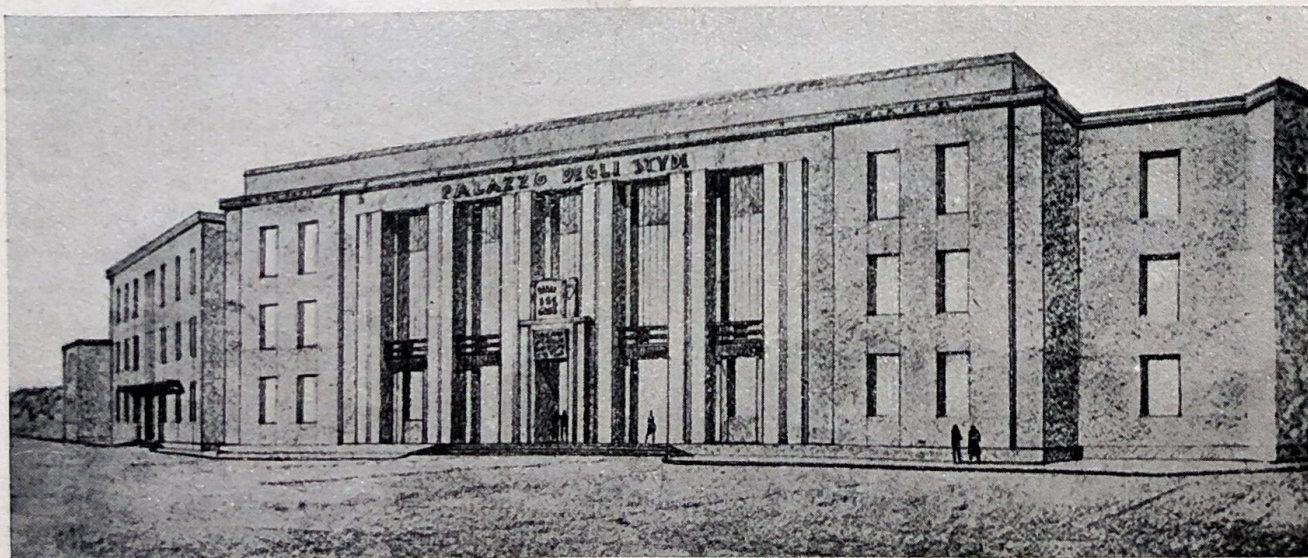
Così mentre sorgono i nuovi palazzi che saranno sede del Governo, del Comune, del Consiglio dell'Economia e che nel loro assieme determineranno il nuovo volto di Foggia, non si trascurano altre e numerose iniziative, che riflettono la vita culturale della città.

Accenniamo al palazzo degli Studi, all'ampliamento della Biblioteca, all'istituzione di un Museo delle tradizioni popolari della Ca-

FOGGIA - IL PALAZZO DEGLI STUDI ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE. PROSPETTO SULLA STRADA DI CERIGNOLA. (ARCH. MARCELLO PIACENTINI).

pitanata, di una Pinacoteca, e di un Museo civico, nel quale è particolarmente notevole la raccolta di quanto fu rinvenuto negli scavi di Arpi, la città dalla quale Foggia ebbe origine.

Tutto ciò si è fatto pur non dimenticando la funzione tradizionale di Foggia, come centro agricolo di una regione fertilissima. Se le enormi fosse del grano, che da tempi remotissimi si colmano periodicamente e immagazzinano quantità stragrandi di frumento, meno rispondono agli odierni bisogni, sono invece sorte numerose istituzioni caratteristiche di un luogo che deve basare la propria prosperità sull'economia agricola.

Di queste ricordiamo il Deposito interregionale dei cavalli stalloni e l'ovile nazionale, istituiti rispettivamente nel 1915 e nel 1921. Il primo comprende sei scuderie per stalloni equini e una per stalloni asinini: il secondo ha una dotazione di duemilaquattrocento pecore.

Ma di recentissima istituzione sono: l'Azienda agraria sperimentale dell'Acquedotto pugliese, la stazione fitotecnica, la sezione dell'Osservatorio di fitopatologia, l'Ente interprovinciale per sementi elette, il Laboratorio antimalarico, varî Consorzi di bonifica, la Stazione sperimentale per le malattie infettive del bestiame, il Campo sperimentale di aridicoltura intensiva, il frutteto sperimentale, il mercato della lana, lo stabilimen-

FOGGIA - PALAZZO DEGLI STUDI. ATTUALMENTE IN COSTRUZIONE. FACCIATA PRINCIPALE. (ARCH. MARCELLO PIACENTINI).

FOGGIA - LA DEPOSIZIONE DALLA CROCE. ALTORILIEVO NELLA CAPPELLA OSSARIO DEL CIMITERO (SCULTORE ERMENEGILDO LUPPI).

to sperimentale per l'utilizzazione delle acque reflue che è l'ultimo in ordine di tempo, e che liberando Foggia dalle acque di rifiuto, le rende atte a fornire al terreno quelle materie fertilizzanti di cui esso tanto forte sente il bisogno.

***

Come si vede, si tratta di un imponente complesso di opere, organicamente concepite e intelligentemente attuate. Foggia vuol essere moderna, vuol essere bella, vuole aggiungere alle sue attrattive storiche le attrattive che derivano dall'importanza sua quale centro tra i più importanti della nuova economia nazionale. La sua posizione geografica, la fertilità del suo territorio fornivano il presupposto di un fecondo avvenire. Occorreva ridestare la bella dormente.

Oggi Foggia è ridesta. Una saggia ed avveduta Amministrazione comunale ha iniziato energicamente l' opera di rinnovamento. Il Governo, che ha subito sentito tutta l'importanza che la città avrebbe dovuto avere nel movimento di ascesa della nazione, ha appoggiato con ogni mezzo il moto di rinascita. Foggia è già oggi un cantiere di opere, e queste opere si iniziano e si attuano con tale rapidità che nel volger di pochi anni la città ha già mutato il suo aspetto e vede già i sintomi di un miglior tenore di vita nella sua popolazione.

Foggia domani non sarà più al centro di un fertile deserto. Tra le messi sorgeranno le borgate rurali; le case si edificheranno là dove le bonifiche avranno fugato definitivamente la malaria. I contadini preferiranno allora la vita più sana, più comoda, più libera dei campi alla vita di miseria che oggi conducono nelle baracche, nelle stamberghe e nelle « grotte » della città.

Della vecchia Foggia resterà il ricordo glorioso: ma anche più glorioso sarà il ricordo della battaglia combattuta e vinta per risanare e migliorare il maggiore centro della Capitanata.

CESARE ALBERTINI.

LA STORIA DI UNA VIA DIMENTICATA

LA VIA "FOCE A GIOVO„
NELL' APPENNINO EMILIANO

Andò così. Le squadre di calcio riposavano nell'intervallo di prammatica: nella pausa della passione sportiva, che ci aveva condotti in quell'ora e in quel campo ad applaudire la squadra del cuore, Giuseppe Lipparini ed io si parlava delle gite compiute in estate nelle nostre montagne. Gli ricordavo una larga traccia di strada, che dall'alto del Rondinaio si vede tortuosamente incisa nei larghi fianchi della Costa della Femmina Morta e del Balzo delle Rose fino a perdersi nella valle dello Scoltenna e ne chiedevo notizie. Imparai subito che quella sparuta traccia era l'avanzo di una magnifica strada, ricca di vicende e di memorie, oramai quasi abbandonata: *la famosa Via Foce a Giovo*. Senz'altro e lì per lì stringemmo il patto di illustrarla insieme. Il letterato si sarebbe fatto fotografo: l'ingegnere avrebbe fatto il letterato. E così avvenne. Più volte mi sono recato lassù a studiare l'antica via e più volte Giuseppe Lipparini l'ha percorsa ritraendone i varî aspetti con i suoi obbiettivi. Quanto segue è il frutto del connubio: ma temo molto che per la parte letteraria la Via « Foce a Giovo » nello scambio delle funzioni tra lui e me abbia avuto tutto da perdere: avrà ad ogni modo guadagnato di essere stata riprodotta ottimamente.

***

IL PERCORSO DELLA VIA « FOCE A GIOVO » (SCHIZZO CARTOGRAFICO).

Fin da quando si stava costruendo la magnifica via Giardini-Ximenes (1766-1777) creata per allacciare il modenese con la regione toscana, fu proposta dalla Repubblica di Lucca la costruzione di una strada che, senza passare dalla Toscana, attraversasse l'alto Frignano e sboccasse nella nuova via Giardini. Naturalmente il granduca di Toscana si oppose a questo progetto, che diminuiva l' importanza della via Giardini-Ximenes, e per molti anni non se ne parlò più.

Divenuta nel 1815 duchessa di Lucca Maria Luisa di Borbone, ex regina d'Etruria, i lucchesi tornarono a desiderare la comunicazione diretta col Modenese, tanto più che con un trattato firmato nel 1819 Francesco IV aveva ottenuto da Maria Luisa la piena e libera amministrazione del territorio di Castiglione di Garfagnana, e in merito alla futura strada erano corsi questi accordi: qualora la duchessa di Lucca avesse voluto attraversare l' Appennino a Foce a Giovo, e

IL TRATTO DI STRADA VICINO A CÀ COPPI.

iniziare la nuova strada alla confluenza della Fegana col Serchio e proseguirla lungo la valle della stessa Fegana, toccando Tereglio.

Nell' ottobre del 1819 cominciarono i lavori sotto la direzione dell' ingegnere Marracci.

Dalla parte modenese le cose andarono più a rilento, discutendosi a lungo se conveniva, appena lasciata la Foce a Giovo, portarsi in sinistra del torrente Tagliole, passando vicino al Lago Santo per sboccare nella via Giardini

cioè, al confine lucchese-modenese, Francesco IV s'impegnava di continuare la nuova via fino a quella Giardini; e qualora, invece, Francesco IV avesse voluto passare per S. Pellegrino onde allacciarsi colla Garfagnana, Maria Luisa prometteva di concorrere alla spesa occorrente per il tratto di strada, che avrebbe attraversato il suo Stato.

Sembrò da principio che fosse bene, per raggiungere l' altezza del passo transitare per Barga nel granducato di Toscana; ma il granduca si oppose con tutte le forze, sperando mandare all'aria per una seconda volta il progetto. In realtà l' opposizione del Granduca non portò che a variare il tracciato del tratto lucchese: invece di passare per Barga, fu deciso di

al Ponte di Battistella, oppure, svolgendo il tracciato nei fianchi dell'alpe della Femmina Morta, di scendere fino a Picchiasassi, pure nella via Giardini. Gli uomini di Pievepelago favorivano il primo tracciato: quelli di Fiumalbo il secondo. Gli ingegneri Assalini e Manzotti per Modena, Giorgini e Marracci per Lucca diverse volte, nel 1819 e nel

IL PONTE DEI BIFOLCHI.

COSTA DELL'ALPICELLA.

1820, si recarono lassù a studiare il terreno, finchè, d'accordo, fu deciso tenere il primo tracciato e cioè Foce a Giovo, Femmina Morta, Rio delle Pozze, Picchiasassi.

Ma mentre i lavori procedevano dalla parte lucchese con ardore, Francesco IV di Modena, si limitò in un primo tempo (ottobre 1820) a ordinare e fare eseguire uno stradello, che egli si impegnava di rendere carrozzabile di mano in mano che sarebbe stato ultimato il tratto lucchese. E così fu fatto: lo stradello, lungo circa 11 chilometri, dietro le pressanti raccomandazioni di Maria Luisa, che aveva affrettati i lavori in modo da giungere il 1821 all'Ospedaletto, già a m. 1271 d'altezza, fu via via allargato, fino alla misura media di tre metri, e con la pendenza dell'otto per cento, entro il 1822. Nel 1823, la sede stradale di tutta la via Foce a Giovo potè dirsi compiuta, e si attese alla costruzione di alcuni fabbricati, quali la Dogana sotto Picchiasassi, una casa di ricovero per cavalli e uomini di tappa (Tappanti) vicino alla Foce a Giovo nel modenese, un'altra casa di ricovero nel versante lucchese (Ospedaletto), la Dogana vicino a Tereglio: furono compiute e perfezionate diverse opere d'arte, tra cui il grande ponte sulla Fegana ad una sola arcata. Nell'estate del 1824, l'Assalini la percorse in calesse e Carlo Lodovico, successo alla madre nel Ducato di Lucca, attraversò l'Appennino con cavalli e carrozze lungo la nuova via.

Per la quale incominciarono subito giorni disgraziati: concepita con troppa audacia e non sufficientemente protetta dalle avversità atmosferiche invernali, che nelle parti più alte (il passo Foce a Giovo è quasi a m. 1700 sul mare) imperversano con grande violenza, si può dire non ebbe un momento di pace: smottamenti di terreno, rotture di muri di sostegno, cedimenti delle spalle dei ponti, interrimento delle chiaviche, ecc. reclamarono continui lavori e risarcimenti. Cosicchè ogni qualvolta qualche Sovrano o personaggio di importanza volle attraversare l' Appennino percorrendo la nuova strada, squadre di « soprastanti », al comando di ingegneri, dovevano recarsi nei punti più pericolosi o pericolanti e provvedere a riattamenti di fortuna.

AVANZI DELLA CASA DEI TAPPANTI.

Così avvenne nel settembre del 1827, quando Carlo Lodovico di Lucca, venendo dal suo Stato, si trovò alla Foce a Giovo nel bel mezzo della notte, durante una violenta bufera e i cavalli s'imbizzarrirono e, senza l'aiuto dei forti alpigiani, i pesanti carrozzoni si sarebbero certamente rovesciati: così, dieci anni dopo, per il passaggio della Regina Isabella di Napoli, fu mandata una compagnia di braccianti per rimuovere gli ostacoli. E intanto, diminuendo la manutenzione man mano che cresceva il disordine e la rovina in alcune parti della strada, questa non che alle carrozze diveniva quasi impraticabile anche alle cavalcature. Nel maggio del 1841 fu appena possibile, lavorando giorno e notte, accomodare alla meglio un passaggio per il duca di Lucca: nell'agosto del 1851 il duca di Modena si recò ai Bagni di Lucca per la via Foce a Giovo non senza prima avere fatto rimuovere tutti gli ostacoli, che il maltempo e l'incuria vi avevano accumulati.

E questo fu l'ultimo viaggio di Sovrani lungo la travagliata strada, che era costata alle casse dei Governi di Lucca e di Modena (ben più al primo che al secondo) quasi due milioni di lire.

E non solo i Sovrani, ma anche i mercanti più non transitarono per di là, dacchè, passata Lucca nel 1847 al granducato di Toscana, Leopoldo II, memore forse dell'opposizione dei suoi predecessori e causa l'apertura della bellissima via lucchese delle Radici, tolse alla via la qualità di regia e nel 1854 l'affidò, per il tratto lucchese, ai Comuni di Borgo a Mozzano, Bagni di Lucca e Coreglia, i quali, in cattive condizioni finanziarie, l' abbandonarono completamente. Per par-

VEDUTA DEL MONTE RONDINAIO.

CAPPELLINA ALLA FOCE A GIOVO.

te sua il duca di Modena consegnò il tratto del versante modenese alle cure di Fiumalbo: cosicchè la povera strada finì per morire del tutto.

Nata male, vissuta peggio, in venticinque anni o poco più, da carrozzabile la via Foce a Giovo diventò in gran parte mulattiera e malagevole sentiero, in alcuni tratti addirittura impraticabile.

***

Nulla di più interessante, dopo avere seguito le vicende storiche raccontate da Venceslao Santi in un raro opuscolo del 1890 e da Giovanni Giannini nelle « Memorie storiche di Tereglio » del 1930, il seguire ora passo passo la vecchia strada abbandonata: « scheletro di un corpo vivo che fu ». Così Giuseppe Lipparini, che, proprio non potendo farne a meno e dimenticando il patto, volle pure dire qualche cosa della storica via in un periodico quotidiano.

Iniziamo il viaggio a Picchiasassi, sacco in spalla: diamo un'ultima occhiata alla grande piramide del Cimone, che, poi salendo, più non vedremo e, elevandoci a risvolte sul fianco del Rio delle Pozze, percorriamo i quattro chilometri di strada carrozzabile, che occorrono per giungere, sotto l'ombra di piccoli faggi, alla Casa Coppi. Qui tronchi d'alberi, gettati a mucchi attorno alla casa, indicano l'esistenza di una segheria: l'aria è già più leggera: l'acqua di una fontana ha quella caratteristica inconsistenza, ben nota agli amanti della montagna, che non è possibile non ammirare, quando con gesto consueto si alza contro luce il bicchiere, senza potere trovare differenza tra la limpidezza del cristallo e quella dell'acqua.

Si attraversa il Rio delle Pozze su un rustico, ma robusto ponte di legno e, tra giovani abeti, s'inizia la dolce ascesa del fianco del Balzo delle Rose. Due bordi di sasso ben squadrati delimitano la selciata e ci accompagnano su su nelle risvolte della via tra il diradarsi delle piante, fino al primo affacciarsi sulla cupa boscosa valle delle Tagliole. All'Alpicella la selciata abbastanza regolare si tramuta in sassi disordinati: i bordi si alternano a piccoli scoscendimenti di terreno.

TEREGLIO.

ancora saldo nei suoi archi di conci ben squadrati. Fioriture di carline seguono ai bordi della via: gorgoglii di fontane accompagnano il nostro passo: si alzano piccoli zirli di pispole dai dossi della Femmina Morta, di un verde chiaro dolcissimo solcato dall' argento dei tronchi di faggi isolati, macchiati dal bruno velluto del muschio.

S' avvicinano, in pieno agosto, larghe macchie bianche di neve e, di mano in mano che si sale, oltrepassata la informe rovina della casa dei *Tappanti* o uomini di tappa nella macchia del Terzetto, dove si cambiavano i cavalli della Posta, la valle delle Tagliole si stringe, s'assottiglia, lascia scoperto il Lago Santo, piccolo poetico occhio verde-ceruleo dominato dal monte Giovo, muore contro l'apparizione improvvisa del fianco dirupato e orrido del re del luogo, del monte Rondinaio.

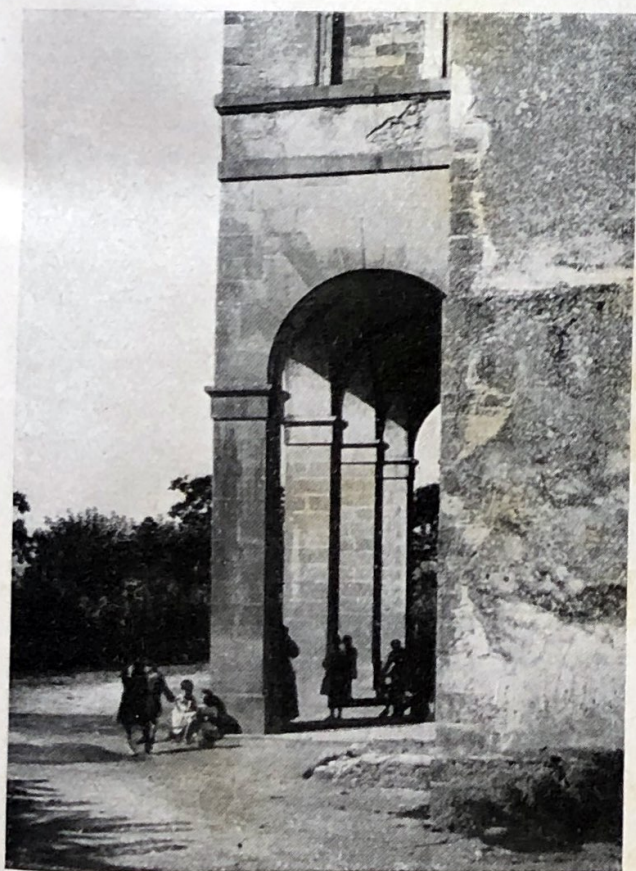
Salgono dalla valle grandi tralicci per le correnti dell'elettricità, disturbando la grandiosità del paesaggio: una cappellina microscopica annuncia la Foce a Giovo, il valico della strada, il punto dove essa, stanca di salire, si precipita nella Lucchesia, in vista del tondeggiante Prato Fiorito e delle due lunghe spine dorsali montuose, che di qui partono per annullarsi nel Serchio, dove, a ben guardare,

Rimangono qua e là tratti ondeggianti dei grossi sassi squadrati che delimitavano la strada verso il burrone. Le iscrizioni ivi incise dai pastori spesso sono troncate violentemente. Cuori con freccie, nomi di donne, abbasso ed evviva: una frase sconsolata scritta forse da una pastorella: *Nando mi ama come move vento.*

Lenta, tortuosa, pigra si svolge la vecchia via (ora resa abbastanza praticabile dalla Società Elettrica Emiliana, sì che mi dicono che alcuno sia riuscito a percorrerla con una piccola auto fino alla Foce): sale contornando i costoni del Balzo delle Rose, internandosi nei valloncelli tra costa e costa, superando i fossi, innocui d'estate, terribili di primavera (Fosso *dei bifolchi,* Fosso *terzino*) con piccoli ponti, quale del tutto diroccato, quale

tra faggi e castagni spuntano gruppi di case strette strette le une alle altre, Montefegatesi, Tereglio e, più verso il tramonto, si indovinano paesi dai dolci nomi: Barga, Castelvecchio, Coreglia degli Antelminelli, Vico Pancellorum, ecc.

Il valico è quasi sempre deserto. I grandi tralicci di ferro risuonano, come arpe gigantesche, sotto i furibondi assalti del vento che dalla Toscana si butta giù nella valle delle Tagliole. Qualche pastore sosta per un momento nella cappellina, dove qualche fiore è sempre davanti all'immagine della Vergine: ti può accadere di incontrare il *Negus,* infaticabile viandante di queste nostre montagne, in un suo strano e caratteristico costume, che ricorda la sua professione invernale di modello romano e anche rivela le notti passate sotto

UN TRATTO NELLA VALLE DEL FEGANA.

IL PORTICO DELLA DOGANA A TEREGLIO.

UNA VIA DI TEREGLIO.

LA VIA VEDUTA DA TEREGLIO.

DONNA DI TEREGLIO.

il fiorire delle stelle tra le volte dei boschi e il lungo camminare estivo e la vita disagiata: ma forse ora, incanutendo il crine, il *Negus* sosta maggiormente negli alberghi, ove ride e scherza la gioventù che non conosce la Foce a Giovo, e racconta mille aneddoti, suonando, ballando e finendo con il mostrare la sua corrispondenza con i nomi più famosi della nobiltà italiana.

Scende veramente precipitosa la via nel territorio lucchese e per due volte si perde in grandi scoscendimenti di impervie sassaie: poi si riprende con qualche ricordo di acciottolato, attraversa un rio precipite e invita a fermarsi in un largo spiazzo. L'*Ospedaletto* era qui: casa di sosta e, in principio, di dogana per le merci, ha ancora qualche muro in piedi: la rovina è melanconica. Con quante curve e contro curve la strada lucchese si svolge nel pendìo della grande costa, che verso levante si precipita verticale a formare l'orrido di Botri! A ponente l'aguzza cima del Rondinaio innalza i suoi duemila metri: planano immobili le aquile di Botri con lo sguardo affiso alle acque del Solco Grande. Un grosso sasso porta la data 1823: massi di pietrame ricordano l'antico ponte sulla Lucerna, detto, non so perchè, del *poeta*. Qui la

via s'aggiusta, s'allarga, diventa alla bene e meglio carrozzabile e segue le tortuosità più basse della Fegana e sempre le seguirà fino allo sboccare in val di Serchio.

Canta il D'Annunzio:

> La madreselva come la viorna
> intenerire del suo fiato i tronchi
> vidi a Tereglio lungo la Fegana.

Sanguigni diaspri si trovano nel letto del fiume affiancati a pezzi di paesine arborate, che i paesani chiamano con vivezza *piante scritte*.

Il carbonaio, che si è unito a noi per recarsi a Tereglio manda ancora invettive, e come pittoresche!, alla Maria Luisa: è ancora vivo il ricordo di una sua non del tutto retta morale. D'improvviso un grande fabbricato di pietra grigia, con porticato sporgente, riempie di sè uno spiazzo.

Siamo alla *Dogana*, dice l'amico occasionale, e questa è la Piazza. Qui fu portata la Dogana da Ospedaletto: qui avvenne il cambio dei cavalli e qui, mentre la strada andava in sfacelo, un distaccamento di fanteria francese nel maggio del 1859 si accantonò, paglia per i soldati, letti per gli ufficiali.

PONTE SULLA FEGANA.

Bisogna per un momento abbandonare la via Foce a Giovo, salire il ripido pendio, che è a ponente della Dogana e entrare e percorrere e ammirare Tereglio, questo antico borgo. *Tereglio lungo lungo, se avesse la cappellosa somiglierebbe un fungo,* si snoda con strette vie e pittoreschi archi e case antiche, seguendo la spina dorsale della catena montuosa che forma la parete occidentale del bacino della Fegana. Donne in zoccoli rumorosi portano con grazia gli ampî bacini di rame a ornamenti sbalzati, ricordo di antiche oreficerie; ad ogni sbocco delle piccole strade laterali, che formano quasi le costole dello scheletro planimetrico di Tereglio, laggiù verso il Serchio biancheggia la nostra via tra l'uscire e il rientrare nei boschi, tra l'apparire e lo scomparire delle curve, scende giù, scende alla Fegana, la attraversa mediante un ardito arco dall'ampio sesto circolare, perde quasi del tutto la pendenza, sbocca e si unisce alla via della Garfagnana.

Con sette, otto ore di cammino si viene da Picchiasassi al Serchio: a piedi, s'intende. E forse passeranno molti anni prima che tutta la via si possa percorrere in altro modo. E sarà un peccato: perchè non vediamo quale altro itinerario del nostro Appennino potrebbe riunire, come la via Foce a Giovo, tali e tante bellezze di panorami, di solitudini alpestri, di poesie montanine.

GUIDO ZUCCHINI.

Soci! Rinnovate il pagamento della quota sociale!

Riabbonatevi alle Riviste!

PAGINA FOLCLORISTICA

COSTUMI FEMMINILI DELL'ALTA VALLE DEL PELLICE.

(fot. Alinari)

PALAZZO SPADA: LA FACCIATA DECORATA DA GIULIO MAZZONI

IN GIRO PER LE GALLERIE D'ITALIA

LA GALLERIA SPADA A ROMA

Di piazze come questa, che si intitola alla famiglia dei Capo di Ferro, solo la vecchia Roma ha il segreto.

Sembra quasi volersi nascondere, sprofondata com'è nel quartiere ancor oggi il più intatto della città papale, tra Campo di Fiori e Ponte Sisto; per arrivarci è infatti necessario venire a capo di un dedalo di vicoli e piazzette dai nomi strani, tra il leggendario, il guerriero e il popolanesco; vicolo dei Balestrari, vicolo della Campana, vicolo della Madonnella, vicolo de' Venti, piazzetta della Quercia — e non è facile riuscire nell'intento.

La piazza non è grande, le strade che vi conducono sono strette come fossati tra le case altissime, così che quando ci si trova, all'improvviso, di fronte al palazzo, che prima fu del Cardinale Capo di Ferro e poi dei Principi Spada, tanto solennemente decorato con gli stucchi di Giulio Mazzoni, si ha quasi l'impressione di essere nel cortile di una dimora principesca e non sulla pubblica via. È insolito infatti, per la stessa Roma, trovare un palazzo arricchito all'esterno di tanti fregi e statue.

Ma così la volle il Cardinale Girolamo Capo di Ferro allora che, durante il pontificato di Paolo III (1534-1550), dette incarico a Giulio Mazzoni, pittore, scultore, architetto, di costruirgli una bella dimora.

E quella decorazione fu rispettata anche dal Borromini che doveva averla in uggia, lui così squisitamente essenziale e puro di linee nervose, scattanti dalle sue costruzioni — quando circa un secolo dopo lavorò nel palazzo per conto del Cardinale Bernardino Spada, che durante il pontificato di

(fot. Alinari)
FRANCESCO BORROMINI - LA PROSPETTIVA DI PALAZZO SPADA.

Urbano VIII, ne era divenuto proprietario.

Oggi nel Palazzo che da quel tempo fu detto degli Spada, ha degnissima sede il Consiglio di Stato; e la Galleria di pitture, cominciate a raccogliere dallo stesso Cardinale Bernardino, da sei anni si intitola Regia Galleria Spada.

Quel titolo di Regia le spetta da quando insieme al Palazzo venne acquistata dal Governo italiano; ma il suo ordinamento e l'apertura al pubblico risalgono a poco più di un anno. E siccome per esemplare modestia, l'apertura al pubblico avvenne in perfettissimo silenzio, e la Galleria — in antico visibile solo dopo una lunga trafila di domande e permessi — era nota si può dire soltanto agli studiosi, sono pochi i romani che la conoscono e pochissimi i forestieri che la visitano.

È questa una sorte veramente ingiusta, perchè la Spada, se non è delle più ricche gallerie romane, è certo tra le più caratteristiche e, per un riguardo, tra le più interessanti.

Interessante perchè qui, meglio che altrove, possono studiarsi alcuni di quei problemi della pittura seicentesca romana, il Caravaggio e il caravaggismo per esempio, che trovano ancora tanti cultori.

Caratteristica perchè fra tutte le pubbliche gallerie romane è quella che più di ogni altra ha conservato il tono della vecchia collezione patrizia, nell'arredamento degli ambienti e nella disposizione dei quadri.

Ancor oggi il Cardinal Bernardino Spada potrebbe riconoscere la sua Galleria in quelle quattro sale che hanno conservato i pavimenti in cotto a varia gradazione di tinte — come piacevano al Borromini — i lampadari di vecchio Murano, le stoffe alle pareti e pomposissimi mobili dorati.

Non la riconoscerebbe forse in tutti i quadri, perchè i suoi nipoti e pronipoti accrebbero di molto il nucleo originario, e perchè, prima dell'apertura al pubblico, nella nuova sistemazione curata dalla Soprintendenza alle Gallerie di Roma, sono stati fatti numerosi mutamenti per rendere più omogenea la raccolta, che anche di recente è stata dotata di nuovi acquisti.

***

Prima di visitare la Galleria è opportuno dare uno sguardo al Palazzo, le cui severissime linee architettoniche nella facciata e nel cortile son come nascoste dalla ricca veste di stucchi e di pitture che v'ha gettato sopra il Mazzoni.

Queste linee architettoniche infatti, così semplici e austere sul fianco della costruzione, qui sono come annullate da quella veste tanto che anche di recente v'è stato chi ha supposto che l'opera del maestro piacentino sia stata quella di decorare una più antica costruzione, non di architettarla.

Ma se questa supposizione può sembrare giustificata quando si esamini la facciata, appunto per un certo senso slegato che vi si può avvertire tra la parte bassa dell'edificio a bugnato e quella sovrastante — ove tra una finestra e l'altra al primo piano, entro otto nicchie, sono statue di antichi imperatori e, più in alto, le pareti sono come pavesate di festoni, drappi e pannelli — non ha ragione di essere quando si guardi il cortile.

Qui tutto è omogeneo e legato, e la decorazione aderisce così intimamente all'architettura che non v'è nessuna ragione di crederle opere di due maestri e di due epoche diverse.

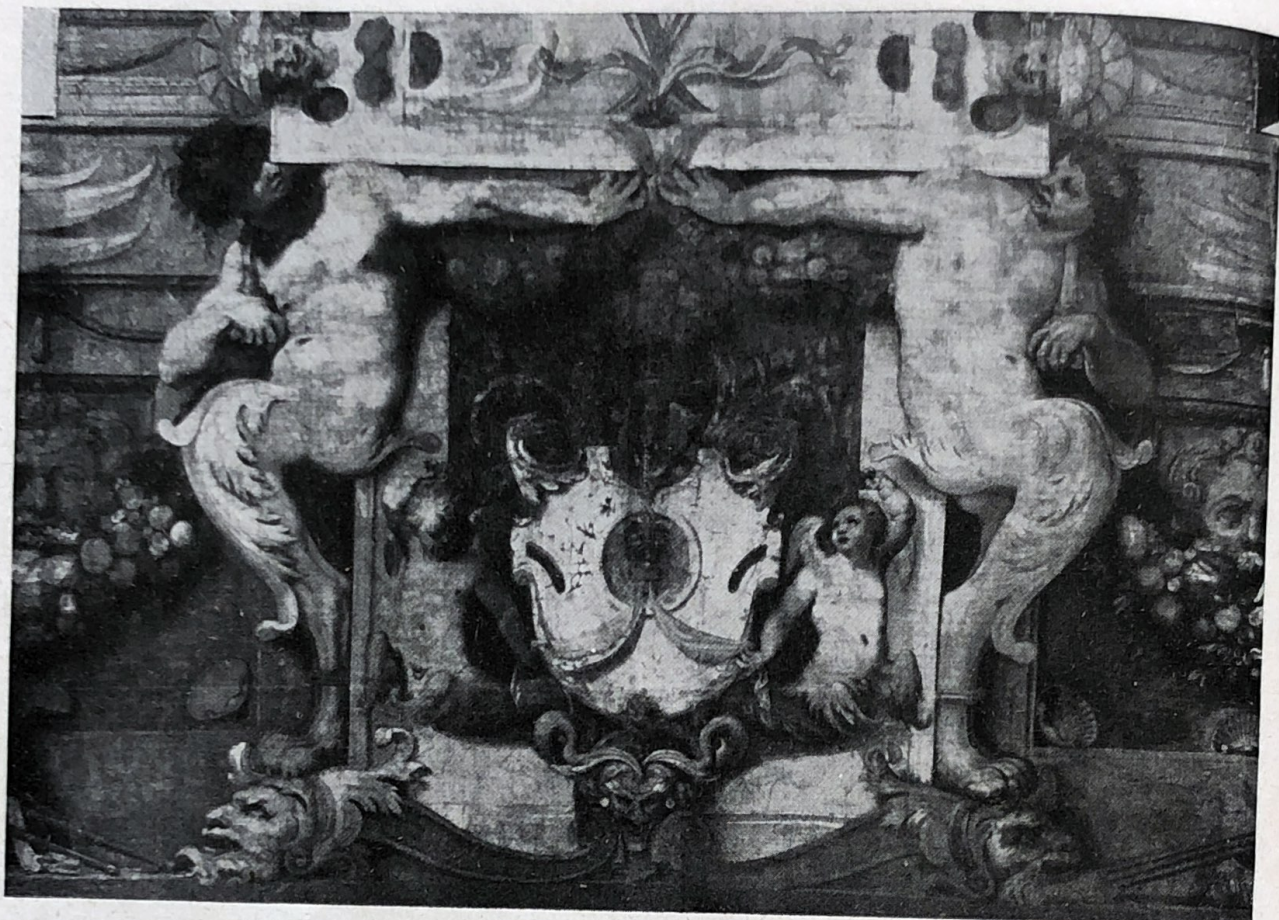
(fot. Alinari)

PALAZZO SPADA - CORTILE. - LA DECORAZIONE A STUCCHI, DI GIULIO MAZZONI.

Sopra le arcate del portico corre un fregio ispirato a motivi classici con la rappresentazione di una lotta di centauri, quindi come all'esterno, tra una finestra e l'altra sono delle nicchie con grandi statue in stucco. Le finestre dell'ammezzato sono circondate anche qui da fantasiose decorazioni, mentre un altro fregio con mostri marini si svolge all'altezza delle finestre dell'ultimo piano. Queste ultime sono come intramezzate da pitture ad affresco, purtroppo oggi molto sbiadite.

Ma di tutta questa decorazione le figure più caratteristiche e più tipiche del Mazzoni sono quelle due coppie di efebi che vediamo nella parete di prospetto all'ingresso portare in trionfo lo stemma dei Farnesi e quello di Giulio III.

In un cortiletto a sinistra è una prospettiva, opera del Borromini, una sorta di scherzo architettonico, non privo di interesse, se non altro perchè esprime il gusto e la mentalità del committente e dell'architetto.

Gli ambienti del primo piano che hanno le finestre sulla strada e su questo cortile, sono attualmente occupati dal Consiglio di

R. GALLERIA SPADA - CECCHINO SALVIATI - IL FREGIO DELLA SECONDA SALA. (fot. Anderson)

R. GALLERIA SPADA - PIETRO SUBLEYRAS - PAPA LAMBERTINI.

Stato, e sono tra i più ricchi e caratteristici ambienti cinquecenteschi che sia possibile vedere in Roma. Sale e gallerie decorate con gli stucchi bellissimi del Mazzoni, affreschi nei soffitti e lungo le pareti, alcune opere dello stesso Mazzoni e di suoi scolari, altre di pittori romani e fiorentini.

E in questo appartamento sono anche interessantissime sculture, e specialmente alcuni marmi antichi, tra cui la grande statua marmorea di un capitano nudo, all'eroica, che fino a qualche tempo fa gli archeologi pensavano fosse quella famosa di Pompeo presso la quale sarebbe stato assassinato Cesare.

Da questo sontuosissimo appartamento si dovrebbe accedere alla Galleria di pittura; ma necessità di ordine pratico hanno consigliato di conservare alla Galleria un ingresso a parte, molto più modesto.

Infatti, traversato il cortile, oltre l'androne di fondo a sinistra, è una scala a chiocciola che con due girate porta al primo piano all' ingresso della vecchia

(fot. Anderson)

R. GALLERIA SPADA - ROSSO FIORENTINO - LA VISITA DI S. ELISABETTA.

galleria. Questa, come s'è detto, consta di sole quattro sale, ma i quadri esposti non sono pochi, circa centoventi, e vi sono anche alcuni notevoli marmi antichi, del Rinascimento e dell'età Barocca.

***

Appena entrati nella prima sala, ecco a destra ci appare, in un ritratto di Pompeo Batoni, *Clemente XIII* col suo volto sereno illuminato da un sorriso bonario: è una pittura quasi in sordina, condotta in pacifici accordi di bianchi e rossi tenui, senza ostentazione di bravura. Ma quasi a contrastare con tali caratteri, all'altro estremo della parete è un *ritratto di Benedetto XIV*, opera di Pietro Subleyras. Il papa Lambertini, guarda con occhio acutissimo, socchiudendo un poco le palpebre pesanti e solleva la mano per benedire; egli scruta l'osservatore, e il suo bel faccione pieno d'intelligenza campeggia trionfale nel fragoroso accordo di rossi che compone il quadro.

Due quadri dunque, questi ritratti di Pontefici, che ci portano in pieno ambiente settecentesco romano. E in quell'ambiente ci manterrebbero ancora alcuni zuccherosi dipinti di Giuseppe Chiari, se alcune *battaglie* di Salvator Rosa e *paesaggi* di suoi scolari, un'allegoria del Solimena, una grande tela di Luca Giordano, tutta bagliori, quasi grondante luce, e un altro di uno scolaro di Mattia Preti non ci sospingessero verso Napoli.

Accanto a questi due gruppi di napoletani e romani si incontrano due grandi *Nature morte* che si dicono di Giovanni Benedetto Castiglione, due *battaglie* di Giacomo Courtois, un *paesaggio invernale* di Davide Teniers, un frammento di *affresco* del Parmigianino, alcuni Cerquozzi, e infine una *natura morta* di Lubin Baugin, firmata nel 1630, vera tarsia pittorica dove gli oggetti sono studiati, ricostruiti, levigati con una intensità e una cura amorosa che è poesia.

Ma la sala successiva ha un carattere più unitario. In alto corre un fregio ad affresco, opera di Cecchino Salviati: sono grandi figure femminili alate che si dispongono secondo armonie michelangiolesche, ma sono dipinte

R. GALLERIA SPADA - BARTOLOMEO PASSEROTTI - RITRATTO DI DONNA. (*fot. Alinari*)

con la caratteristica gamma cromatica assunta dal Salviati qui a Roma, specie negli affreschi di Palazzo Sacchetti, e che derivò al maestro dalla conoscenza della pittura classica. Passione e conoscenza, questa tra i pittori, allora più diffusa di quanto fino ad oggi si sia voluto credere. E l'arte cinquecentesca fiorentina in questa sala è rappresentata da un altro capolavoro: una piccola tavola con *la Visitazione*, attribuita generalmente ad Andrea del Sarto, ma che forse sarebbe più opportuno ascrivere a Rosso Fiorentino.

Sul grigio plumbeo dell'architettura, preceduta da una scalinata, si profilano le misteriose figure dei personaggi in riposati accordi di linee, di luci e di colori. Ma su tutte squilla il rosso fiamma della tunica che indossa la Vergine, e il suo bagliore illumina la composizione.

Accanto a questa piccola tavola potranno ingiustamente sembrare quasi poveri di significato gli stessi *ritratti* di Bartolomeo Passerotti — e ve ne sono quattro bellissimi — e gli altri di Giovanni Stefano da Calcar e di Scipione Pulzone.

Di quest'ultimo v'è fra le altre una tavola molto curiosa col *ritratto del Cardinale Fabrizio Spada*, dall'aria melensa e un po' svanita, e del segretario fedelissimo custode, che, in piedi in secondo piano, sospesa la lettura di un libro, volge gli occhi acutissimi a fissare l'osservatore.

Una tela di Francesco Albani è sopra la porta che immette nella « Galleria » vera e propria.

(fot. Alinari)

SEGUACE DI MICHELANGELO DA CARAVAGGIO - LA VERGINE E SANT'ANNA.

L'effetto d'assieme di questa sala, illuminata da 7 grandi finestre, decorata da vistose mensole intagliate e da grandi lampadari, e ricca di statue e busti di imperatori allineati lungo le pareti, è veramente caratteristica e tipicamente romana.

Qui è ancora la stess'aria bonaria e fastosa che vi spirava duecent'anni fa.

Elencare i quadri che sono in questo ambiente non è facile. Basti dire che qui è possibile rivedere come di scorcio, tutta la storia pittorica di Roma nel '600, dal Lanfranco a Mattia Preti, dal Guercino al Baciccia, a Pietro Testa da Cortona, a Francesco Furini ed Andrea Sacchi, a Gian Lorenzo Bernini.

Del Guercino è la grande tela con una *Didone* enfatica che, trafittasi con una lunga spada, si distende sul rogo, mentre i cortigiani in ricchissima veste, ben composti nel gestire, commentano l'increscioso fatto.

Del Baciccia si può ammirare il *bozzetto* per la miracolosa *volta del Gesù*. Dal monogramma del Cristo che splende nel mezzo della composizione, scaturiscono torrenti di luce che investono, proiettando lunghe ombre, una folla d'angeli e Santi.

Ma questa folla non sembra poter essere contenuta nell'ovato mediano della volta, ed eccola allora — annullate le ferree leggi dell'architettura — libera nello spazio su cumuli di nubi che sembrano con incredibile audacia sfiorare appena le pesanti cornici della costruzione.

Al Bernini, del quale sono rarissime le opere pittoriche qui attribuite, è un dipinto forse più interessante che bello, un *ritratto di Alessandro VII*, ove una qualche inesperienza di mestiere contrasta con la grande sapienza del costruire plasticamente, rivelata soprattutto dal modo di segnare i piani facciali e incavare le orbite nelle quali si accende lo sguardo del Pontefice.

Lì accanto è anche un formidabile *ritratto di Urbano VIII Barberini*, dipinto da Andrea Sacchi con un ardire e una spregiudicata sicurezza che fa pensare allo stesso Velasquez.

Di Giusto Sustermans è qui uno di quei suoi mirabili *ritratti* di bambini ove non sai

R. GALLERIA SPADA - VALENTIN BOULOGNE DETTO IL VALENTIN - SACRA FAMIGLIA.

che cosa ammirare di più, se la spumosa grana della pennellata intrisa di luce o la sottile penetrazione psicologica, e di Benedetto Luti — un fiorentino che operò a Roma tra lo scorcio del Seicento e il principio del Settecento — una tela con un *ritratto di donna* dal capo avvolto in uno scialle nero, che mette in risalto la purezza dei lineamenti modellati nelle carni diafane.

Poco oltre, presso il grande quadro del Guercino, è una tela pur essa molto grande, attribuita al Lanfranco; sono quattro dipinti del Mastelletta rappresentanti delle *soldatesche* sullo sfondo di vasti paesaggi sfiorati da luci intensissime che danno un senso quasi irreale alle composizioni.

Ecco ancora una tela di Antonio Gherardi con la *Madonna e il Bambino*, un bel *ritratto di Cardinale* del Baciccia e una *Samaritana al pozzo*, dipinta con squisita sensibilità paesistica dal medesimo pittore. Poco oltre è una misteriosa *Santa Cecilia*, vista di spalle, opera del Furini, e quindi — tra le cose più notevoli di questa sala — un *San Vincenzo Ferreri* del Bazzani, composto a tinte fluide, guizzi di colore e opacità di velature azzurrine, e una piccola tavola di Pietro Brueghel il giovane. In esso è rappresentato un vasto *paesaggio* e in primo piano un mulino a vento che tende verso il cielo le sue enormi braccia stecchite; è forse impossibile immaginare un paesaggio dipinto con maggior precisione miniaturistica, la quale tuttavia non impedisce al maestro di rendere perfettamente il senso della sconfinata campagna ovattata dalla nebbia.

Ma eccoci ormai nella quarta sala, in pieno problema caravaggesco. A dire il vero qui vi sono anche delle pitture che col Caravaggio, direttamente almeno, non hanno nulla a che fare; ma sono tuttavia opere di artisti che lo videro lavorare o che conobbero in Roma i suoi quadri, e per quanto alcuni, al tempo loro, fossero già saliti in grande fama, non rimasero insensibili di fronte alla formidabile personalità del maestro. Ed è strano e interessante anche notare come gran parte dei dipinti qui raccolti venissero attribuiti alcuni anni fa, da avvedutissimi critici, allo stesso Caravaggio, mentre oggi con

R. GALLERIA SPADA - G. B. GAULLI, DETTO IL BACICCIA - BOZZETTO PER LA VOLTA DEL GESÙ.

(*fot. Alinari*)
R. GALLERIA SPADA - GIULIO MAZZONI E AIUTI - LA GALLERIA DEGLI STUCCHI.

maggiore veridicità sono stati restituiti a questo o quel pittore vissuto nella sua orbita.

Ecco infatti un *ritratto di giovane* ricciolulo, oggi assegnato ad Agostino Carracci, una figura di donna simboleggiante l'architettura indicata come opera di scuola romana del '600, un *San Giovanni Evangelista*, riconosciuto di mano di Pietro Novelli il Monrealese, un *ritratto di giovinetto* opera di Carlo Saraceni, e una caratteristica scena di genere con una madre che insegna il cucito alla figlia, (*la Vergine e Sant'Anna?*) qui attribuito prudentemente alla scuola del Caravaggio e non citiamo che i dipinti più interessanti e noti, ritenuti fino a qualche tempo fa dello stesso grande pittore — al quale tuttavia qui è conservata l'attribuzione per una tela in cui è rappresentato un *San Giovannino* avvolto in un gran manto rosso, ma un poco enfatico nella disposizione del panneggio, così da sollevare dei dubbi sulla giustezza di tale attribuzione.

Ma dato uno sguardo d'insieme alla sala, ci ci sofferma a osservare due *ritratti del Cardinal Bernardino Spada*, il fondatore della raccolta, dipinti l'uno dal Guercino e l'altro da Guido Reni, e quindi un *David pensieroso* che si profila su di uno sfondo di campagna; fu dipinto da Orazio Gentileschi in uno dei suoi momenti più caratteristici e significativi al tempo in cui, affascinato dalla bellezza delle opere prime del Caravaggio, levigava le superficie vitree delle sue immagini piene di luce.

E sono qui interessanti anche alcuni quadri della figlia di Orazio Gentileschi, Artemisia, o in particolare un suo *ritratto di dama* dipinto durante il periodo napoletano con una prodigiosa ricchezza di pasta cromatica e una vita intensissima.

Del Borgianni è uno dei migliori esemplari del suo famoso *Cristo morto*, visto di scorcio tra violenti chiaroscuri ed ombre profondissime. Nè mancano le opere di alcuni seguaci stranieri del Caravaggio, ed oltre una tela del Rambouts, ve n'è una di Matteo Stomer, il quale s'avvalse, come Gherardo delle Notti, dei principî della riforma caravaggesca della luce, per comporre quadri nei quali sono raccolti effetti veristici di scene notturne con immagini modellate da fasci di luce che partono da una lanterna.

Tra le opere degli stranieri seguaci del Caravaggio, v'è qui anche una tela dello Spagnoletto e un'altra del Valentin, il quale fra tutti gli imitatori del maestro, sembra in qualche dipinto essere il più prossimo a lui per la solidità delle forme plastiche rivelate dalla luce, e per la smisurata ricchezza del colore.

Ma anche il Valentin, come gli altri, non comprese la vera profonda essenza dell'arte caravaggesca, il sentimento della sua pittura sprezzante di qualsiasi canone accademico, talvolta cruda e violenta, ma sempre preoccupata di cogliere l'intima, profonda essenza delle cose.

EMILIO LAVAGNINO.

(fot. Azzini)

IL PANORAMA DI PIZZIGHETTONE, SPECCHIANTESI NELL'ADDA.

LA PRIGIONE DI UN RE DI FRANCIA

Il fiume liscio, torpido, verde, passa in silenzio sotto le mura viscontee di sette cubiti: nè s'alza in aria, grigia di nebbie e di freddo, voce d'uomo, stridore di carri o di barche. Tutto è assopito, immobile, come in un incubo.

Eppure, pochi giorni prima è cominciata una delle più grandi tragedie della storia. E questa tragedia si vive ancora — fra le cortine del castello massiccio. Dall'alto della torre quadrata che scende ripida sull'Adda un uomo fissa le acque profonde che sembrano portar lontano il suo atroce dolore.

È Francesco I, il più bel Re di Francia. Prigioniero nella rocca di Pizzighettone, medita il suo triste infortunio, senza del quale

point ne fusse aux Espagnolz submis
soubz prison, triste, esloignant mes amys:
sans roy ne fust la nostre noble France! (1)

Il regno avito è lontano, lontana la tenerezza di Luisa di Savoia, della madre, della sorella Margherita, dei figli. Ma è pure lontana l'amica del cuore, la sospirata, l'eletta, alla quale non può che narrare malinconicamente come fu sconfitto e fatto prigioniero. « Non ti voler prendere malinconia di questo mio scritto, perchè tu sai bene che nelle grandi avversità il ricordare dà conforto di dolce riposo, raccontando agli amici i proprii dispiaceri ». Erano ormai lontani i tempi nei quali i suoi predecessori scendevano in Italia come ad una passeggiata militare. Carlo VIII era entrato, nelle città, da conquistatore: con la lancia sulla coscia; Luigi XII, appena sceso dalle Alpi, aveva ricevuto ambascerie, omaggi e tributi dai governi italiani; egli stesso, Francesco I, dopo Marignano, era stato in grado d'imporre patti al Papa, ai Medici, agli Aragonesi....

Nell'ottobre del 1524 — oh quanto lieti ini-

---

(1) « Non sarei stato in mano degli Spagnoli — in prigione, triste, lontano dagli amici — senza re non sarebbe stata la nostra nobile Francia.

zi! — il Re procedeva per i luoghi delle sue passate vittorie camminando sulle orme del nemico fuggiasco dai campi di Provenza. Tutto faceva presagire il finale trionfo. Francesco portava con sè un formidabile esercito ritenuto invincibile: diecimila fanti di Francia, quattromila d'Italia; seimila lanzichenecchi e la più brillante nobiltà del regno — il Re di Navarra, quattro Principi di sangue reale francese, molti feudatari stranieri, i grandi dignitari della Casa reale; tre marescialli di Francia, Chabanne, Foix e Montmorency; i più nobili personaggi dei suoi Stati. Col loro seguito di scudieri gendarmi e palafrenieri, essi costituivano una numerosa cavalleria, drappeggiata in vestimenta sfarzose ove brillavano in copia le gemme e l'oro.

Di fronte ad essi, i malvestiti cavalieri tedeschi, goffi nelle uniformi di lana e montati su cavalli dalle orecchie mozze — sì che parevan mostruosi — avevan l'aspetto di truppe raccogliticce e stremate, da cui soltanto uno scarso rendimento si poteva aspettare.

***

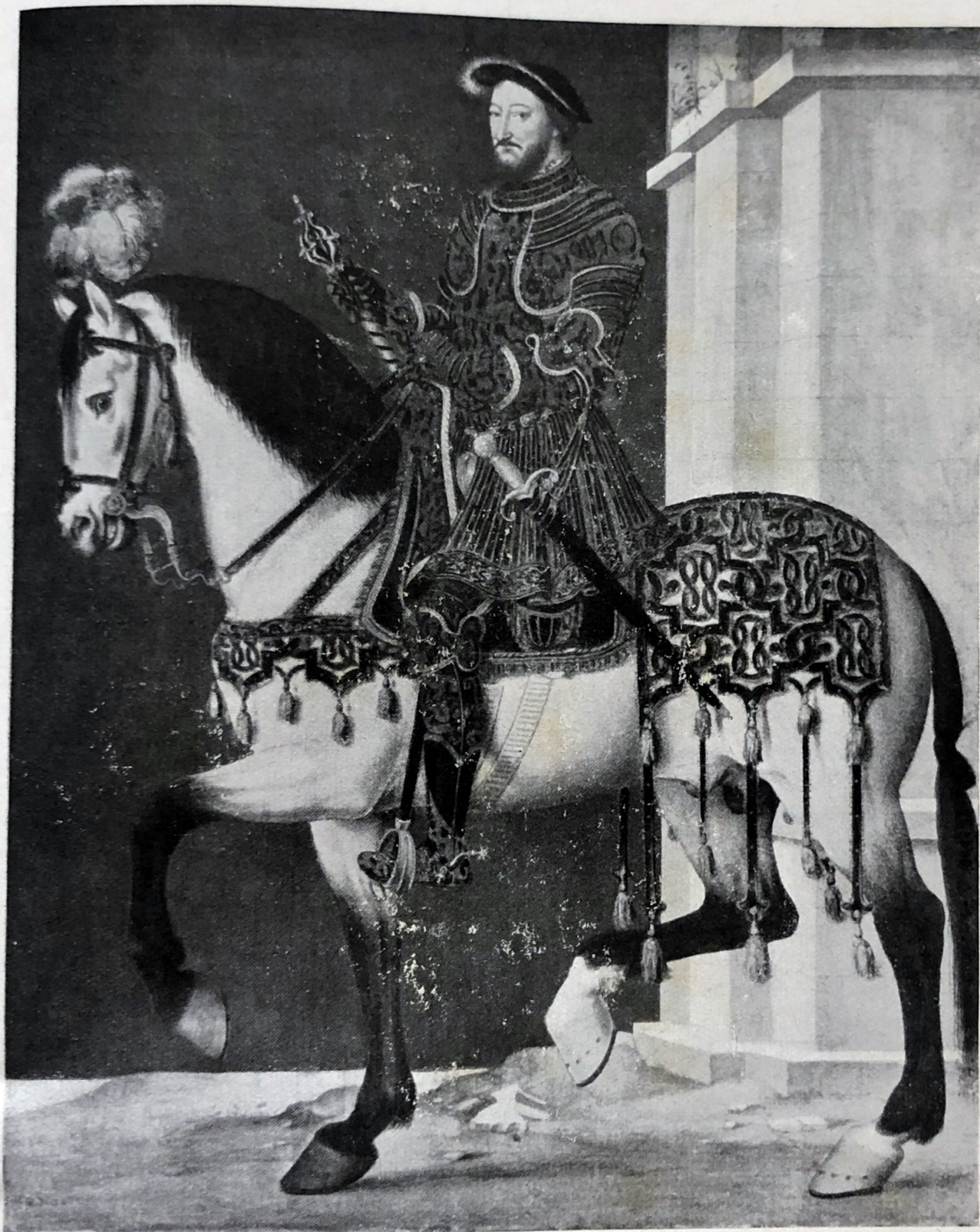
Fino a quel momento Francesco I poteva credersi un favorito della fortuna. Non è che non lo meritasse: robusto di corpo e avvenente d'aspetto, bonario e generoso, audace fino alla temerità, accorto nei maneggi politici, educato nell'amore e nello studio dei classici, avrebbe potuto essere veramente un gran Re se l'adulazione cortigiana, che lo chiamava « Roi de la noblesse de coeur » fosse stata meno servile e cieca verso di lui. Invece, finì col formarsi il carattere d'un uomo leggero che si crede destinato da Dio a creare la fortuna del mondo. Alla Corte, lo ammiravano per ogni lato, anche dove mostrava intolleranza e capriccio; lo chiamavano « père des lettres » in grazia delle sue presuntuose velleità letterarie; lo battezzarono come « il gentiluomo più compito del suo regno », anche se si palesava spesso maniaco e cocciuto, rifiutando ogni controllo del Parlamento e arrogandosi ogni arbitrio con la formula « tel est nostre bon plaisir » (1). E gli storici e gli scrittori del suo tempo finirono col giudicare come una specie d'empietà il rilevare le debolezze e censurare i difetti del Re.

(1) « tale è il nostro beneplacito ».

Nel 1518, dopo i vantaggiosi trattati col Papa, con l'Imperatore, con l'Inghilterra e con la Repubblica di Venezia, Francesco I — non ancora un po' scaduto per lo smacco dell'elezione imperiale — poteva veramente dirsi il Principe più potente della Cristianità. Ed era stato questo sentimento della sua forza quel che l'aveva spinto a contrastare a Carlo d'Austria il trono imperiale: egli, solo appoggiato ai muletti carichi d'oro che aveva mandato ai principi elettori. A un principe invincibile tutto era concesso. E quando Milano fu perduta, e le armate imperiali in Provenza sembravano minacciar da vicino la sicurezza del regno, egli non esitò a muoversi di persona; il suo intervento doveva assicurar la vittoria.

Luisa di Savoia conosceva bene la temerità del figlio; e scriveva al Montmorency: « Ho oggi saputo della partenza del re da Montelimart; il che mi fa temere che s'avanzi troppo... prima di aver adunate abbastanza truppe per salvaguardarsi, specialmente dalla gendarmeria, della quale si fida più che di tutto. Bisogna guadagnarlo a questa tesi con buone ragioni: *Il più è che se ne contenti!* ». Essa aveva già fatto con lettere ed altri espedienti tutto quel che aveva potuto. Anche il fido Lautrec, più tardi, mentre esortava Francesco a non far tardare il soldo alle truppe e a render più spiccia la spedizione su Napoli, parlava chiaramente: « Si vous pouvez trouver quelque bonne et seure paix par de la, vous y devez entendre » (1).

Ma Francesco I fidava nella sua stella, che sembrava splendere di mai uguagliato splendore. Quando sua sorella Margherita voleva descrivere l'animo del Re al vescovo di Meaux, gli diceva che, nella estimazione di lui, tutto derivava dal volere dell'Onnipossente. « Non è in potere della ragione comprendere come un'armata simile, con tanta artiglieria, abbia in così poco tempo fatta tanta strada; e senza tappe, e senza penuria di viveri, e trovando, in quella stagione, facili i guadi, e forzando la città di Milano — ove i nemici eran fuggiti di fuori — senza saccheggi e senza aver morti ». Così che ben a ragione, in tutti i crocicchi di Parigi, era stata proclamata a suon di trombe la grande vittoria di Milano; e la Corte e il Parlamento

(1) « Se vi è possibile ottenere una buona e sicura pace da quella parte, dovete prestarvi orecchio ».

(fot. Alinari)

RITRATTO DI FRANCESCO I. (DIPINTO DI SCUOLA FRANCESE DEL XV SECOLO, AL MUSEO DEL LOUVRE, PARIGI).

e il Prevosto e gli Scabini della città erano andati, in pompa magna, a Nôtre Dame per render grazie a Dio e alla Vergine.

***

Giunse poi laggiù la notizia che il Re stava assediando Pavia, tenuta dal Leyva: grave decisione suggerita a lui dall'ammiraglio Bonnivet, che ebbe più volte il triste privilegio di dargli dei cattivi consigli.

Dell'assedio e di quel che ne seguì fino alla prigionia, Francesco I ci ha lasciato una narrazione in versi che, se allora sembrò opera altamente poetica, oggi fa sorridere per la

sua sciatta ingenuità. Sembra la storiella di un cattivo bambino che vuol strappare ai genitori indulgenti il perdono delle sue malefatte...

Era venuta da lui la « Renommée » (1) a dire: « Col ferro e col fuoco i tuoi nemici hanno sottomesso gran parte dei tuoi paesi. Non saresti degno che ti si amasse se dimenticassi il tuo dovere:

Desir honneur amour af-[fection
ces quatre-la compagnie te [feront
en nul péril t'abandonne-[ront! (2)

Ed egli aveva dei nemici potenti: egli temeva sopra tutto il Borbone, passato agli imperiali, ben conoscendo « ses trahisons inicques (3); nutriva invece grande stima e simpatia per il Pescara « pour guerre et paix exquis » (4). Se in undici giorni egli aveva passato le Alpi, visti e vinti i piani lombardi, l'armata navale non aveva fatta diligente partenza dai porti per assalire la terra di Sicilia. Nè a Pavia andavano meglio le cose: i generali impediscono che egli colga il frutto delle sue mosse, agendo « à rebours » (5) del suo parere. Impossibile prendere Pavia d'assalto; ma anche i nemici comprendono che se non soccorrono la città, tutto sarà perduto. Così il Lannoy — vicerè di Napoli — e il Pescara, sacrificando tutto il denaro che posson raccogliere, sono accorsi, pronti a vincere o a morire.

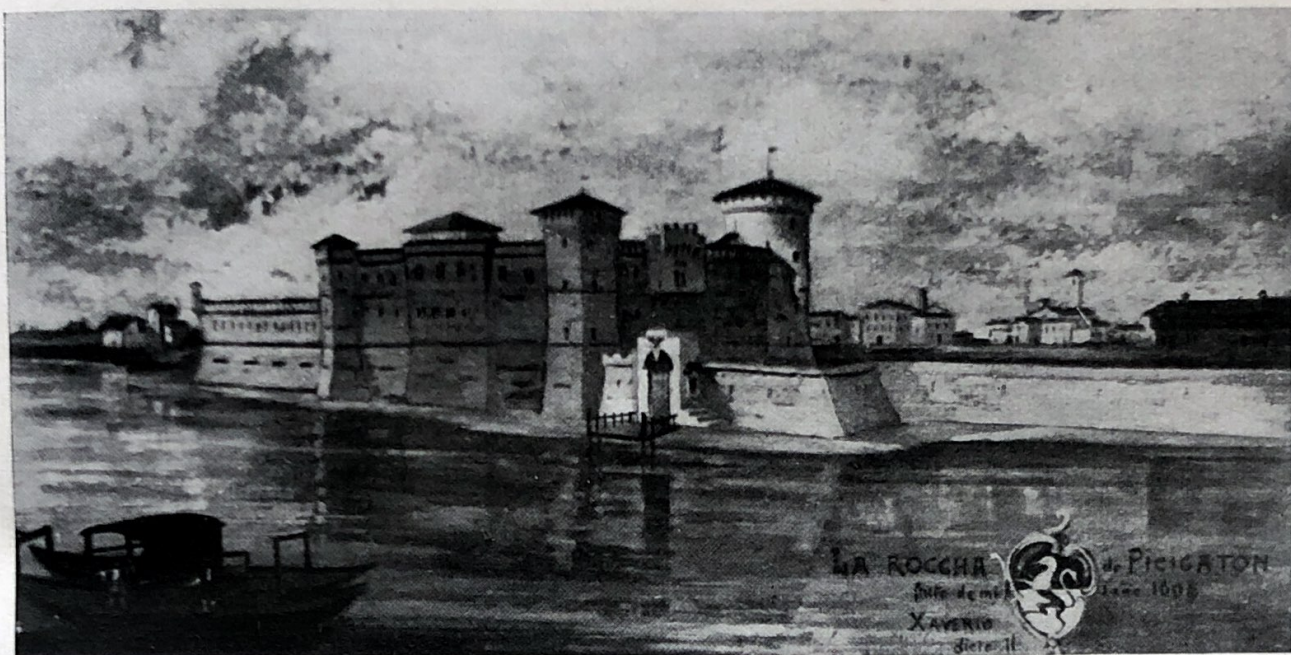
(fot. Azzini)
L'ARMATURA E LA SPADA DI FRANCESCO I.

Francesco, per ottenere un diversivo e allontanare parte degli imperiali, manda un nerbo delle sue truppe a Napoli, sotto il comando del duca d'Albany: ma anch'esse sono negligenti e tarde. Passano i giorni « froidz et cours » (1); la gente Svizzera, che ormai ha guadagnato molto denaro senza combattere, si raffredda e pensa di tornarsene a casa: così che Francesco deve penar sangue a fermarli. Anche dall'altro lato le cose non vanno molto meglio: le soldatesche chiedono invano il soldo, e minacciano d'incrociar le braccia. Così i generali dell'imperatore, correndo il pericolo d'essere sconfitti senza aver combattuto, una mattina entrano nel parco dei Francesi, risoluti a finirla.

Anche i regi sono « en bataille » e sul principio sostengono validamente l'attacco: Francesco fa avanzare lentamente tredici insegne « a petit pas », poi dà a tre di esse l'ordine di iniziare con lui l'assalto « per conoscere l'effetto del loro coraggio ». Ha di contro la truppa del Borbone, e questo lo rincuora a combattere con maggiore asprezza: vedendo in prima linea il Marchese di città Sant'Angelo, il Re « meist sa lance en arrest et choqua si bien le dit Marquis qu'il

(1) La fama.
(2) « Desiderio, onore amore affezione — questi quattro ti faranno compagnia — non t'abbandoneranno in nessun pericolo ».
(3) « i suoi tradimenti iniqui ».
(4) « squisito in guerra e in pace ».
(5) « a rovescio ».

(1) « freddi e brevi ».

(*fot. Coletti, Milano*)

LA ROCCA DI PIZZIGHETTONE AL TEMPO DI FRANCESCO I - (RICOSTRUZIONE DI SAVERIO POLLAROLI).

le perça d'outre en outre, et tomba mort » (1). Dopo di che prende la sua spada d'armi e combatte. Si ritirano alcuni squadroni di lanzichenecchi, e il Re crede nella vittoria: ma è troppo presto. Quelli che aveva lasciato indietro, fidando nel loro onore di combattenti, non pensano che a fuggire!

> Malheureux las. et qui vous conduisoit
> abandonner fuyant en desarroy
> honneur pays amys et vostre Roy? (2)

Quando egli vede la fuga dei suoi

> les lansquenets font fer, les Suisses font raige!
> dueil et despit en mon coeur si s'assemble:
> Jamés diables d'enfer ne firent telle ouveraige (3)

Francesco combatte furiosamente, ma gli muore sotto il cavallo: è circondato dai nemici, a terra, greve d'una armatura che pesava sessanta chilogrammi!

> Bien me trouva en ce piteux arroy
> executant leur chef le Viceroy
> Las que diray? cela ne veulx nyer:
> vaincu je fuz et rendu prisonnier (4).

La notizia si diffonde per il campo: gli spagnoli del Borbone gridan forsennati « Vittoria, Vittoria, Spagna, Spagna! Il re è preso! ». Allora, per lo spavento, anche quelli che stavan correndo verso Francesco I — che combatteva fino all'estremo ed aveva ricevuto molti colpi, si danno a fuggire a briglia sciolta per salvarsi, chi verso il Ticino — ove parecchi annegarono — chi verso Milano, chi verso la bassa pianura: arriva il Vicerè con altri prigionieri che esortano Francesco ad arrendersi perchè non lo uccidano; e il malfortunato Sire leva la banda del suo elmo: era senza fiato! Gli tolgono l'armatura, e lo fanno girare per il campo perchè tutti lo vedano:

> Tout d'un coup je perdis l'esperance
> de mere soeur enfans amye en France (1).

Attorno a lui eran morti, in quel giorno, il La Tremouille, il La Palice, il Bonnivet; eran caduti prigionieri il Re di Navarra, il maresciallo di Montmorency e suo fratello, il duca d'Annebolt, Francesco di Borbone, Montchamp de la Barre, il balì di Parigi e il gran maestro di Corte; più di seimila soldati eran caduti contro poche centinaia di tedesco-spagnuoli.

***

La bella con la quale si sfogava, acerbamente lamentando l'abbandono delle truppe, era forse Anna de Heilly de Pisseleu, allora damigella della Duchessa d'Angoulême. Fran-

(1) « mise la sua lancia in resta, e scontrò così bene detto Marchese che lo trapassò da parte a parte e cadde morto ».

(2) « ahi disgraziati! e chi vi conduceva ad abbandonare, fuggendo in disordine, l'onore il paese gli amici e il vostro Re? ».

(3) « Duolo e dispetto si accumulano così nel mio cuore; i lanzichenecchi sono come il ferro, gli Svizzeri come la rabbia. Mai diavoli dell'inferno fecero simile lavoro! ».

(4) « Bene mi trovò in questo pietoso stato il loro capo, il Vicerè. Ahimè! che debbo dire? Non voglio negarlo: fui vinto e fatto prigioniero ».

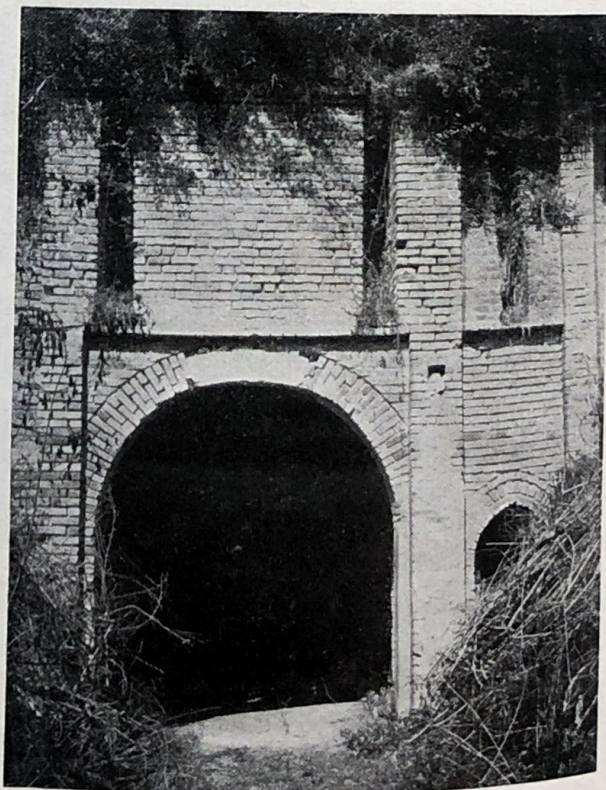
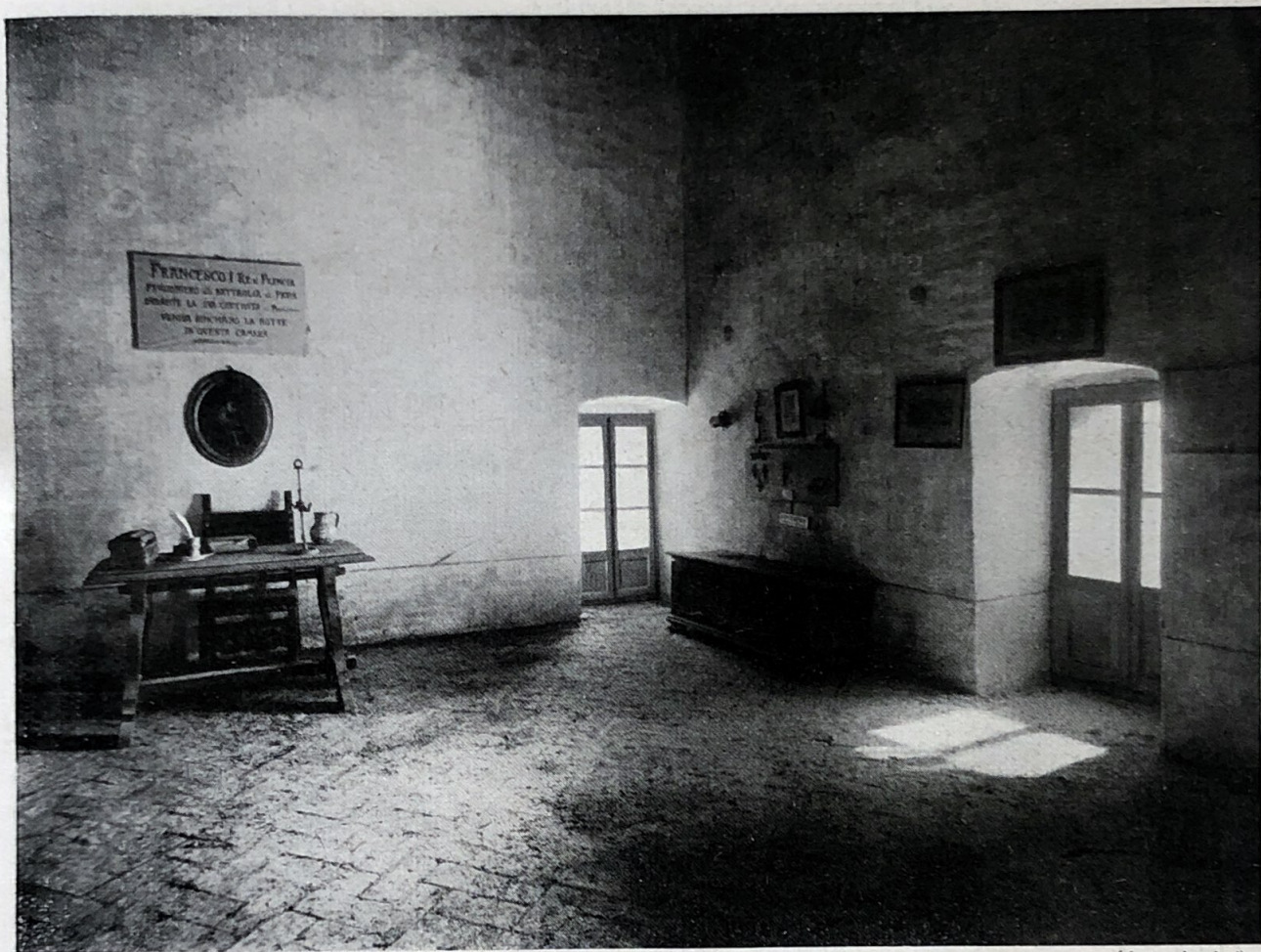
(1) « Tutto in una volta, perdetti la speranza di madre, sorella, figli, amica in Francia ».

(*fot. Azzini*)
LA TORRE DELLA ROCCA DOVE STAVA PRIGIONIERO IL RE.

cesco I era da poco rimasto vedovo della regina Claudia: e già s'aspirava a imparentarlo con Carlo V per togliere di mezzo le ragioni d'inimicizia. Ma poco la bionda amica poteva aiutarlo. In quel momento, fra gl'imperiali, tutti pensavano alla preda preziosa e alla possibilità di farne danaro. I lanzichenecchi, in arretrato di paga, avrebbero voluto aver nelle mani il Re per garanzia del loro denaro. Perciò i generali dell'imperatore pensarono di trasferirlo in luogo sicuro, e chiesero al Duca di Milano di poterlo chiudere nel Castello di Porta Giovia o in quello di Cremona. Ma il Duca, timoroso d'aver troppo vicina la rapace aquila imperiale, consegnò loro invece il castello di Pizzighettone, adatto per custodirvelo; e colà il Vicerè Lannoy lo fece tradurre insieme con ventidue gentiluomini francesi.

La rocca, danneggiata nel Settecento da due assedi di Eugenio di Savoia e del maresciallo Villard, deteriorata poi da incendi e devastazioni, fu in gran parte distrutta nel 1839; solo per miracolo fu conservata la torre ove il Re ebbe prigionia. Un diligente storico di questi fatti, Saverio Pollaroli — che nella torre impiantò un piccolo ma interessante museo — l'ha ricostruita con lungo studio in piante e disegni fedeli e suggestivi.

Allora era un massiccio edificio a due piani, rinforzato da quattro torrioni — uno dei quali, l'unico superstite, è appunto la torre del Re. Ampie finestre gotiche semplicemente decorate corrispondevano ai piani dell'edificio; una merlatura con piombatoi, sorretta da ampî beccadelli, coronava in alto il recinto delle mura castellane a cinque porte, che piombavano a picco o nella fossa alimentata dal Serio, o sull'Adda là dov'è più cupa e profonda nè mai superabile a guado.

A mattino una torre quadrata, la più ampia, serviva di prigione ai rei di crimenlese, e veniva chiamata *del Governatore;* quella a sud-est, la più antica, rotonda e massiccia, era il carcere per i rei di

ANTICA « PORTA CREMONA » NELLE MURA CASTELLANE, DALLA QUALE SI ENTRAVA ORDINARIAMENTE NELLA ROCCA.

(*fot. Assini*)

LA STANZA DI PRIGIONE DEL RE.

delitti comuni. Le altre due, di dimensioni minori, erano unite da una cortina che strapiombava sull'Adda.

Non mancavano al castello le consuete opere d'arte per la difesa: guardiole, vedette, ponti levatoi, postierle di soccorso, cannoniere. L'interno era un vasto cortile circondato da portici ad arcata e da logge in cui immettevano ampie sale, forse dipinte, con soffitti di quercia e ampi camini.

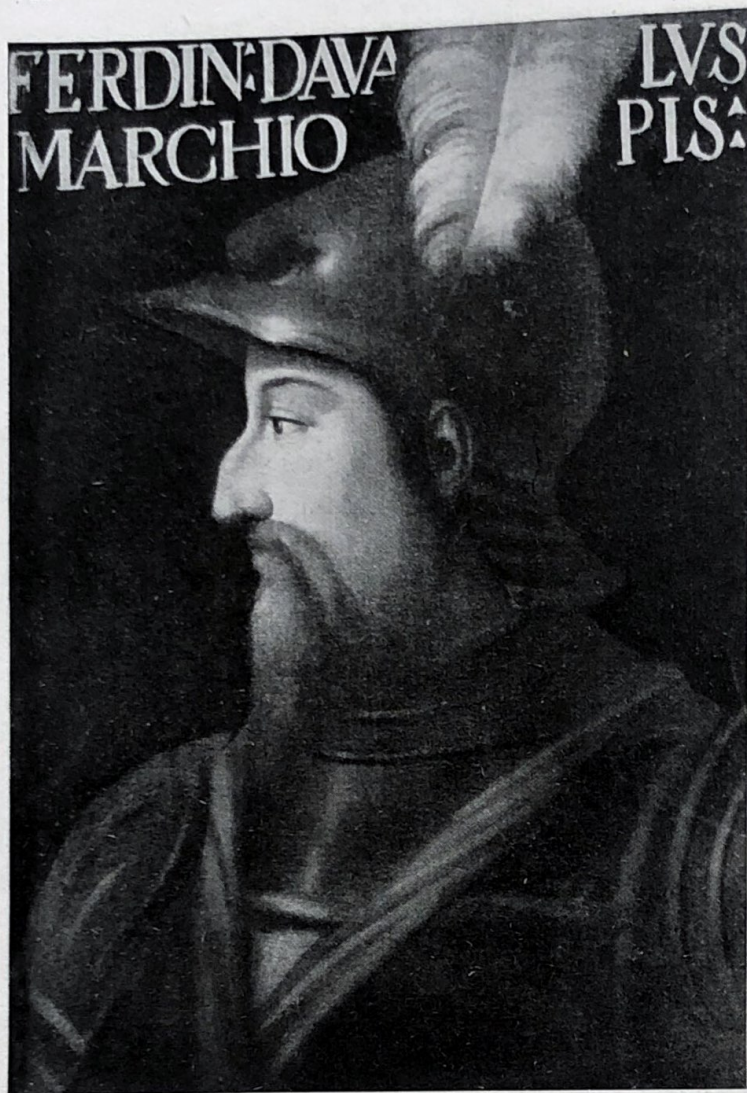
Che la torre ove fu rinchiuso il Re sia quella superstite si può facilmente inferire dalla testimonianza di G. B. Speciano, cremonese, che vi fu rinchiuso, più tardi, dai Veneziani: « Il Re, di notte, veniva chiuso in quella torre che trovasi più basso sul fiume ». Ora, delle due torri prospicienti sull'Adda questa è la sola abitabile, perchè l'altra più piccola — detta *Torre dei Sabbioni* — non aveva camere, ma soltanto due palchi per la manovra dei cannoni: era quindi, conclude il Pollaroli, aperta verso il cortile.

La torre del Re serba le tracce degli assedi patiti nel Settecento: varî proiettili infissi nella parte superiore. Già prima che a Francesco I, aveva dato ricetto a prigionieri illustri; era la più vicina alla *Porta del guado;* una scala, costruita alla metà del Quattrocento nello spessore dell'antico muro di cinta del castello, a nord, metteva in comunicazione con l'alloggio del governatore, situato verso il fiume.

Da quella torre il Re mandava alla madre il messaggio: « di tutto non mi è rimasto che l'onore e la vita, che è salva », cambiato poi dai retori nella celebre frase: « Tout est perdu hors l'honneur! » (1).

⁂

Sulla prigionia del Re francese in Italia scarsamente si soffermarono i contemporanei e gli storici di poco posteriori, che invece parlano diffusamente del periodo della sua cattività in Ispagna, quando veramente cominciarono le trattative per la liberazione. Il periodo lombardo-genovese della prigionia era, fino a poco tempo fa, quasi ignoto. Il Guicciardini, pur così minuzioso e investigato-

(1) « Tutto è perduto fuor che l'onore ».

(fot. Alinari)
AUTORE IGNOTO - RITRATTO DEL PESCARA. (FIRENZE, GALL. DEGLI UFFIZI).

re, se ne sbriga in pochi cenni; così gli altri contemporanei italiani.

Meno ancora ne parlano i francesi, all'orgoglio dei quali l'onta inflitta al Re pesava come un oltraggio. Anche dopo due secoli il Signor di Fontanieu, visitando il castello, nel 1736, narrava d'aver visto « sur le manteau de la cheminée » (1) nella camera dove il Re era stato rinchiuso « ses gantelets » (2) che gli italiani mostravano maliziosamente ai Francesi: egli li avrebbe tolti via, se Francesco I, a ricordare l'avvenimento fatale per la Francia, non avesse pensato e voluto fondare colà una collegiata di otto canonici. « Idée bien singulière, pour n'en rien dire de plus » (3), osserva con malcelata stizza e con sapore acidetto il nostro relatore.

Francesco I arrivò alla rocca il 28 di febbraio, alle 22, sotto scorta di milleduecento archibugieri spagnoli e di duecento fra gentiluomini del Vicerè e cavalieri borgognoni. Eran fradici di pioggia, che aveva tutto il giorno imperversato. La custodia del Re era delegata al capitano Hernando de Alarcón, soldato duro ed accorto, inflessibile nell'adempimento del proprio dovere: « padre de sus soldados y terror de los inimigos » come dice l'iscrizione al ritratto che se ne conserva a Napoli e che ci tramandò lo spettacolo della folta barba fratesca e dell'inverosimile calvizie. L'Alarcón era stato ferito alla coscia durante la battaglia di Pavia: soffriva e zoppicava; ma non si concedette riposo fino a che non ebbe provveduto alla sicura custodia del prigioniero.

Francesco sorrideva a quei che lo avvicinavano e parlava cortesemente con loro: ma il suo proposito di mostrar animo e contegno regale era alle volte frustrato dalle lacrime che involontariamente gli velavano lo sguardo.

Fu chiuso nella rocca sotto la guardia di tre compagnie armate: l'una alla porta verso Cremona, quella da cui ordinariamente s'usciva; un'altra nel vestibolo della rocca; la terza sulla sponda destra dell'Adda, in Gera, o su barche in mezzo al fiume. « Ogni cosa — dice un cronista del tempo — era fatta in modo che, se si fosse avvicinato un esercito per espugnare il castello, non si sarebbe fatta maggior opra per difenderlo ». Eran state inoltre raddoppiate, alle finestre, le inferriate, e rinforzate di catenacci le porte.

La camera assegnata al Re era al secondo piano della torre e quindi altissima sul piano del suolo. Durante la notte, nell'attigua stanza dormiva l'Alarcón: dodici soldati vegliavano alla porta di questa; per di più uno spagnolo vi si teneva dentro, a sua disposizione, cioè a stretta custodia del prigioniero. Il Re doveva comprendere che era necessario vietarsi ogni pensiero di fuga.

Di giorno, almeno, la sorveglianza sembrava allentarsi per il libero accesso dato a Francesco per qualunque parte del Castello, insie-

(1) « sulla cappa del camino ».
(2) « le manopole di ferro ».
(3) « Idea ben singolare per non dir peggio ».

(*fot. Alinari*)

TIZIANO: RITRATTO DI FRANCESCO I. (PARIGI, MUSEO DEL LOUVRE).

me ai gentiluomini suoi compagni di cattività (da ventidue, eran ormai ridotti a diciassette); sembrava, abbiam detto, perchè anche quelle passeggiate nell'interno della rocca, forzatamente brevi e monotone, non si facevano senza la compagnia dell'Alarcón, il capitano custode, uomo diffidente e difficile, tollerante di fatiche e di veglie fino al limite del credibile.

⁂

Nei primi giorni, quantunque il Re fosse trattato col maggior rispetto, nessuno aveva potuto penetrare fino a lui. I tentativi della Serenissima Repubblica di Venezia, per ottenere che qualche inviato potesse visitarlo, non ebbero altro effetto che quello di accrescere il rigore della sua segregazione. Di

qui forse i lamenti delle sue lettere a Carlo V, portate dallo stesso corriere che recò la lettera alla madre; ove dice che s'illude che egli lo voglia « rendre amy et non désesperé » (1).

Si rifletta che Francesco I era abituato, da anni ed anni, a interrompere i piaceri della vita di Corte soltanto con l'attivo e movimentato esercizio della caccia — o della guerra — per immaginare quale effetto dovesse avere sul suo morale, già abbattuto, il regime di prigionia al quale veniva d'un tratto sottoposto. Così, si alzava assai tardi, e restava appartato anche dai suoi compagni.

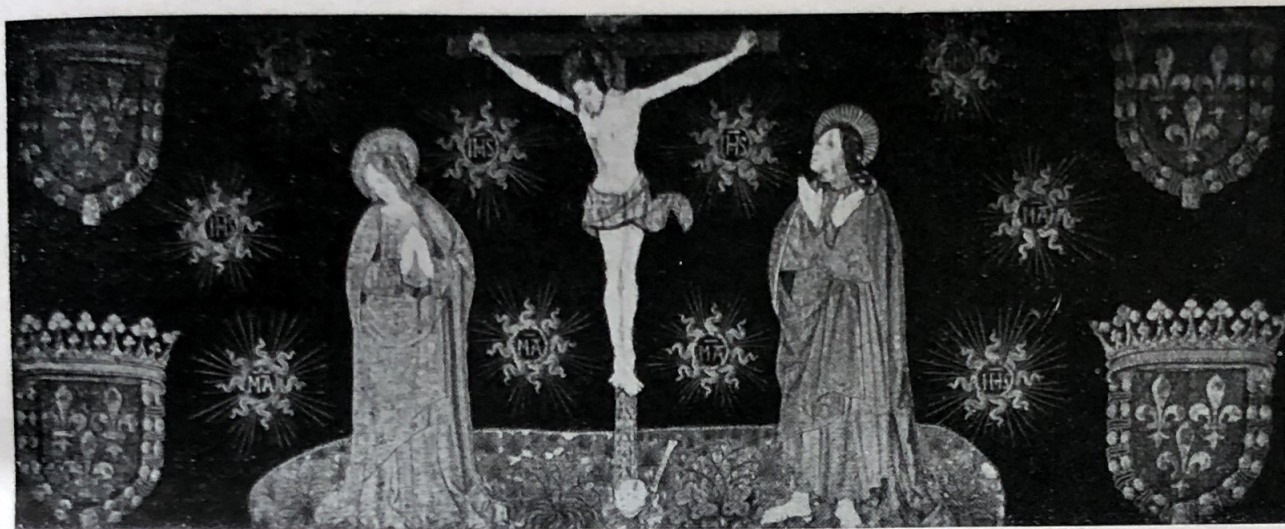
(1) « Rendere amico e non disperato ».

Religioso fino al bigottismo, s'impose subito un regime di stretta penitenza, a fine che le pratiche della fede gli portassero calma e serenità. S'attaccò a una rigida dieta di magro: non mangiava che pesce. Malgrado le leggere ferite riportate in battaglia, egli non poteva lagnarsi del suo stato di salute; ma Montpésat, suo gentiluomo di camera, notava che spesso, al mattino, il Re sembrava non avesse riposato abbastanza, e aveva cera e mosse affaticate.

Fuor d' una tazza d' oro trovata dal Lannoy — e della quale egli si serviva per bere — ben poco era stato ricuperato della suppellettile del Re: nè avevan potuto prestargli dell'argenteria per la mensa il castellano, il Borbone o il Pescara, costretti poco prima a convertirla in moneta per dar acconti alle soldatesche avanti la battaglia. Il Lannoy, ottenuto un po' di vasellame scadente dalla comunità di Pizzighettone, gli prestò un po' di denaro — l'equivalente di 108 *scudi del sole* — per le minute spese. Ma e lui e l'Alarcón furono subito spaventati dal curioso impiego che Francesco, sulle prime, ne fece: si divertiva, come per gioco, a rotolarle innanzi a sè; e i soldati di guardia a raccoglierle, non senza usare espressioni poco gradite ai loro capitani, che facevan tardar la paga. E il capitano custode gliene fece subito rispettose, ma ferme rimostranze.

(*fot. D. Bravo, Brescia*)

PIZZIGHETTONE - LA CHIESA DI SAN BASSANO ALLA QUALE FRANCESCO I HA LASCIATO ED INVIATO MOLTI DONI.

Finalmente qualche visita fu ammessa. Uno dei primi a parlargli fu un nemico, il Pescara, non ancora guarito completamen-

PALIO D'ALTARE DONATO ALLA CHIESA DI SAN BASSANO DA FRANCESCO I.

te dalle ferite riportate a Pavia, e specialmente da un colpo di picca alla guancia destra. L'accorto gentiluomo napoletano ebbe il tatto di presentarsi non vestito di velluto a ricami d'oro, come gli altri capitani spagnoli e tedeschi che s'eran rimpannucciati con le spoglie dei vinti francesi; ma in abito dimesso, quasi con l'intenzione di farsi perdonar la vittoria. Il Re gradì profondamente la delicatezza del tratto; e il marchese è l'unico fra i nemici che Francesco tratta con parole d'elogio e di viva simpatia, nell'ingenuo poemetto ove narra la sconfitta:

> « celluy estoit pour guerre et paix esquis:
> de Pesquière se disait le marquis... » (1)

E — se si deve credere al Giovio — appoggiandogli la mano sulla spalla, ebbe a dirgli che mai aveva pensato di poter amare e riverire chi, più di tutti nemico al nome francese, gli aveva inflitto un così grande disastro. E lo pregò d'interporsi presso l'Imperatore, perchè gli fosse resa la libertà a giuste condizioni. Il Pescara cercò di confortarlo, lusingandolo con la speranza che l'Imperatore non avrebbe chiesto al Re niente più di quel che gli avrebbe domandato prima della vittoria; e gli fece notare che Carlo V, quando era giunta a Madrid la nuova della battaglia di Pavia (nel giorno della sua nascita) aveva vietato che la si festeggiasse per la città.

Paolo Luzasco, oratore del Marchese di Mantova, che lo visitò lo stesso giorno, ci racconta di aver visto il Re che giocava *alla balleta con la corda,* insieme al nipote del Vicerè e ad un altro, e « stava allegro ». Non così il Vescovo di Pistoia, nunzio del Pontefice, che aveva ottenuto dal Lannoy il permesso di portargli una lettera papale. Nel breve colloquio — in italiano, perchè Francesco I aveva molta famigliarità con la nostra lingua — e anche durante la messa, che il real prigioniero ascoltò devotamente nella cappella della rocca, egli si mostrò d'animo forte, dolente e rassegnato; ma quando, nel passaggio al cortile, lungo un angusto corridoio, il nunzio rimase per qualche secondo quasi isolato con lui, domandò in gran fretta che cosa fosse avvenuto della spedizione del Duca d'Albany con diecimila uomini contro Napoli. Il vescovo lo informò che probabilmente essi avevano fatta in quei giorni vela per la Francia; e il Re — perduta anche quella speranza di una diversione — restò come interdetto, solo chiedendo: « Est-il possible? ». Quando poi il nunzio, assistito al pranzo del re, prese congedo e gli chiese se avesse ordini per il pontefice, Francesco gli rispose soltanto di raccomandare al Santo Padre il suo infortunio. Poi, voltò il capo e torse gli occhi, per non vederlo uscire.

Ma la più completa descrizione della vita del Re nella rocca ci viene dai « *Diarii* » di Marin Sanudo: là dove riporta una lettera di Carlo Frisier al Provveditore Trevisan:

« Sappia Vostra Signoria come due fiade ho veduto il Re di Franza in el castello de Pizigaton, et una sera lo vidi magnar: qual magnò solo, et ha sopra la testa uno baldachin di veludo negro. El signor Vicerè li dete la tovaia da sugar le man, con la bareta in

(1) « Egli era in guerra e in pace squisito: si chiamava il Marchese di Pescara ».

FIANETA DI VELLUTO CREMISI CON DECORAZIONI IN SETA, DONATA DA FRANCESCO I.

man et molto inchinandosi, e il capitano Arcon li dette l'acqua. Soa Maestà magna poco et beve doe volte solo a pasto: beve in una tazza d'oro coperta, et in tavola è uno salin quadro d'oro coperto; il resto tutto magna in peltri e molto sporchi. Li stanno le persone a vederlo cenar. El suo medico li sta continuamente in piedi davanti. El Vicerè lo fanno sentar sopra uno scagno un poco luntan de Soa Maestà. Li servitori, « cioè i gentiluomini di camera » che 'l servono alla tavola tutti stanno con le cape indosso, et el trinzante lo « scalco », et quelli li dà a ber. Sempre ragiona, et quando lì fui, me ragionò continuamente di Martin Lutero: et il suo ragionare è tanto dolze e gratioso e aliegro ch'è una cosa da disperarsi a veder che un simile Re sia pregion, e in man de chi! Hor basta. Il suo vestir è un sagìo de veludo negro e una cappa di pano negro orlata di pano negro, calze negre, scarpe di veludo negro piccole, il colar di la camisa disbocato come de dona. Porta un pugnal papagorza a lato, ma sempre davanti, et sempre tien la man sopra il manego e fa per apogiar la mano. Soa Maestà è do boni deta più alto de mi, asai più largo in le spale de mi, ma dal genochio fin zoso un poco scarma la gamba ma ben formata, barba longa ma rara, naso longo, ochio longo, et la carne non molto bianchissima, come se dice, capelli più tosto longhi, una man unica al mondo, nè mai vidi la più bella. Eramo sei a vederlo che tutti haveamo la impresa a la gelpha, et però spesso Soa Maestà ne guardava: ma non li fu parlato da niuno de noi ».

Pochi giorni dopo arrivò a lui il conte di Raux, latore delle condizioni per il riscatto. Eran così dure che Francesco I, passando dall'eccesso della confidenza a quello della disperazione, voleva uccidersi col *pugnal pappagorgia* che gli avevan lasciato. L'Alarcón, sollecito, glielo impedì.

⁂

Il pensiero d'una possibile fuga assillava il Re; la sua liberazione, o rapimento che fosse, era nei disegni dei francesi, di Venezia, dei Genovesi, di quasi tutti i potentati italiani. Un primo tentativo audace venne organizzato per suggerimento del Conte Frangipane di Pontresme, uno dei capitani di ventura italiani che avevan preso parte alla battaglia di Pavia. Costui doveva portarsi nel sotterraneo della darsena e attendervi Francesco I; con lui, per un condotto di scarico al quale eran state tolte le sbarre di ferro, si sarebbero portati all'aperto, ove due velocissimi cavalli, forniti dal marchese di Mantova, li avrebbero portati, per Piacenza e per l'Appennino, negli stati del Duca di Savoia, zio del Re.

Pare che un soldato spagnolo facesse il delatore; il vigilante Alarcón fece murare le aperture della darsena senza neppure curarsi se vi fosse qualcuno, e due complici, un valletto e un *depengatore* pagarono con la vita lo sfortunato tentativo. Si rinvenne, più tardi, nello spurgo del canale di scarico, un pugnale di foggia italiana, che forse il Pontresme, non potendo indugiare più a lungo, lasciò infisso nelle commessure del muro con un biglietto per il Re.

Si congiurava pure da ogni parte. Francesco di Borbone, conte di Saint Pol, riuscito ad evadere da Pavia, stava raccogliendo le bande dei dispersi per tentar l'assalto al

(fot. Azzini)

SACRISTIA DELLA CHIESA DI S. BASSANO - RESTI DEL MANTO DONATO DA FRANCESCO I AL PARROCO C. CIPELLO.

castello. Simili intenzioni erano nel Duca d'Urbino, capitano generale dei Veneziani: ma egli era un'anima oscillante e perpetuamente incerta. Poco fide eran le soldatesche imperiali; sì che l'Alarcón tremava. Ma la rocca formidabile restava, in quei giorni, l'asilo più sicuro, e il Lannoy si contentò di farvi trasportare dell'artiglieria e di erigervi un bastione.

Il Vicerè era terribilmente inquieto. La causa imperiale, ora che Carlo V aveva stravinto, contava nemici da ogni parte: i Veneziani alle spalle, il Duca di Ferrara, tradizionale amico della Francia, il Papa e i Fiorentini, i quali, invece di mandar gli aiuti promessi all'esercito dell'imperatore, tramavano segretamente con gli amici del Re. Così, in un consiglio fra il Lannoy, il Borbone, il Pescara e il tesoriere dell'esercito spagnolo, abate di Nazaret, fu deciso di portare Francesco I nel mezzogiorno d'Italia facendolo imbarcare sulla costa ligure. E la decisione fu partecipata al Re.

Vengono i giorni più drammatici della prigionia in Italia. Francesco I, che aveva una fitta rete d'amici anche dentro al castello, riesce a far sapere alla madre il disegno dei suoi custodi e l'entità della flotta che l'avrebbe trasportato a Napoli: 14 galee con 1800 archibugeri spagnoli. Con qualche diligenza, scriveva egli, con l'usata leggerezza alla madre « bientot vous pourrez revoir vostre humble et très obéissant fils » (1). Imbarcato ch'egli fosse, la flotta francese, le navi di Andrea Doria, del barone di Saint Blancard e del frate ospitaliero Bernardin, fornite di truppe regolari e risolute, potevano attaccar le navi nemiche e impadronirsi a viva forza del Re.

A questa flotta — e qui davvero la cronaca diventa piccante — si dispose che si unissero delle galee turche. A Solimano, padiscià dei Turchi, era stato mandato da Francesco I un grosso rubino sfuggito alla rapacità dei suoi spogliatori: era il segno di riconoscimento. Così il Sultano dispose, al comando di Capudan Pascià, dodici fuste leggere perchè cooperassero alla battaglia (2). Le relazioni fra il Re cristianissimo e la Sublime Porta non erano, certo, molto regolari; ma un aiuto vicendevole di sovrani era da considerarsi come un impegno cavalleresco non disdicevole alla loro dignità.

***

La partenza da Pizzighettone fu fissata per il 18 maggio. Il giorno prima era stato a visitare il Re quel Gian Giacomo Cipello, parroco di Pizzighettone al quale Francesco I lasciò allora — e mandò più tardi — ricchissimi doni. Queste testimonianze della sua gratitudine all'umile prete che l'aveva confortato in prigionia — e che più tardi fu chiamato in Francia a far da elemosiniere privato del Re — si conservano ancora nella chiesa della cittadina, e son opera di tes-

(1) « presto potrete rivedere il vostro umile e ubbidientissimo figlio ».

(2) Ne resta notizia sia negli atti della Repubblica veneta, sia in una lettera del Gran Visir Ibrahim ad Andrea Doria, in data corrispondente al 10 maggio 1525.

situra e di ricamo finissimo, purtroppo guastato da rammendi e da integrazioni posteriori di più secoli.

Nel giorno fissato Francesco I, accompagnato dal Vicerè e dall'Alarcón, con una scorta di 200 *continui*, di 300 cavalleggeri e di otto bandiere di fanti, venne fatto partire alla volta di Voghera, e di là a Novi e a Genova. Il Re alla partenza era di malavoglia: volle camminare a piedi per più di un miglio; il giorno 21 pretese di fermarsi a Novi; soltanto alla sera del 23 giunsero a quattro miglia da Genova.

L'imbarco era pronto: fra le galere ve n'erano sei francesi — mandate su richiesta del Vicerè e per sua garanzia dalla reggente di Francia, ma montate da spagnoli e parate a lutto. Nè la battaglia nè il ratto disegnato poterono effettuarsi; e invano e la flotta francese e le navi di Andrea Doria e *trenta galere di mori* incrociarono sul Tirreno a guardia. Il Lannoy aveva avvertito risolutamente il Re che conosceva i suoi progetti e sarebbe giunto alle estreme necessità se si fosse verificato il tentativo d'attaccar la flotta imperiale. Così Andrea Doria fu pregato, dal Re, di desistere da ogni mossa ostile, e per di più il Lannoy ottenne dal reale prigioniero l'assenso a veleggiare non più verso Napoli ma verso la Spagna; ove l'imperatore avrebbe di presenza trattato i patti per la liberazione.

Grande fu l'ira dei generali di Carlo V, che si vedevano in tal modo strappato di mano il pegno della vittoria, e di conseguenza la maggior parte dei vantaggi che si aspettavano dall'imperatore. Il Pescara mandò a sfidare il Vicerè chiamandolo traditore; il Borbone poi lo tacciò di codardia.

Ma ben più duro fu, per quel fatto, il nostro destino. Dall'equilibrio fra potenza francese e spagnola, per l'importanza dei nostri piccoli Stati, per il loro valore e le loro ricchezze, si era fino a quegli anni sostenuta la indipendenza dei signori italiani. Dopo la prigionia di Francesco I, cui seguiranno altre sconfitte, comincia l'asservimento agli Spagnoli, la decadenza degli Stati, la miseria e l'abbandono di tutto il paese. Il Ducato di Milano, il reame di Napoli, le repubbliche marittime, le signorie degli Estensi, dei Gonzaga, di tanti principi minori e minimi, s'avviavano alla fine.

S'iniziava la rovina, che doveva per tre secoli opprimere l'Italia.

ALDO CERLINI.

Monumenti e culti preromani e romani del Grande e del Piccolo San Bernardo

Chi si affaccia al sommo del Passo del Piccolo San Bernardo, dopo essere asceso dalla conca di La Thuile, vede aprirsi davanti un piccolo altipiano, chiuso a mezzogiorno dalla inferiore ripida parete del monte Belvedere ed ascendente verso settentrione con successivi piccoli terrazzi erbosi. Dove questi terminano, è un profondo burrone, oltre il quale sono le rocce precipiti della Lancebranlette. La lunghezza dell'altipiano è, per la località, veramente notevole: circa quattrocento metri. Per il limitato altipiano la strada nazionale raggiunge la linea di displuvio e poi l'Ospizio Mauriziano, donde comincia ad accentuarsi la discesa del versante savoiardo.

A settentrione della strada nazionale, a destra di chi si dirige verso l'Ospizio, attraversa tutto l'altipiano anche la traccia della antica via romana. La traccia consiste in una lieve depressione tutta rettilinea, larga da quattro a cinque metri, avente per fondo un lieve strato di terra battuta che ricopre ed uguaglia il suolo roccioso. Era la grande via imperiale carreggiabile, che da Roma per Rimini, Piacenza, Pavia, Vercelli, Ivrea, per la *colonia Augusta Praetoria* (Aosta) conduceva a *Lugdunum* (Lione).

Quando da La Thuile si raggiunge l'altipiano e si lascia a destra la terza casa cantoniera, vedonsi a settentrione della strada nazionale, ed in parte tagliati da questa, i resti di un edificio romano completamente scavati e sistemati. La loro area è, oggi, di ben metri 25 × 67,50. Gli scavi e la sistemazione furono opera recente della R. Sopraintendenza delle Antichità.

La pianta generale è facilmente riconoscibile: un ampio cortile centrale al quale accedevasi dalla via che correva a settentrione, per un ingresso preceduto da un piccolo portico. Restano tuttora in posto le basi di due piccole colonne antistanti all'ingresso. Tutt'intorno al cortile erano locali chiusi. In continuazione, verso occidente, altri locali annessi (vedi fig. a pag. 767).

Sorge subito l'idea che questi resti, oggidì elevantisi di pochissimo sopra le fondamenta, fossero quelli di un grande ospizio con le stanze laterali adibite a *cubicula,* e che il locale particolarmente nobile sito di fronte all'ingresso costituisse la sala da pranzo ed il luogo di riunione. Magazzini, rimesse, scuderie si pensa possano essere stati i vasti locali annessi ad occidente. L'originario tetto laterizio, di vari spioventi sostenuti da forti travature, appare chiaro dai molti frammenti delle larghe « *tegulae* » e degli « *imbrices* » semicilindrici, oggi accumulati ad uno dei margini dello scavo. Ad un primo piano di legname, saldamente innalzato, farebbero pensare analogie con recenti costruzioni alpine e l'esiguo spessore dei muri del piano terreno. Al margine orientale degli scavi si videro scarsi resti di una specie di tettoia, per certo di forte legname, della cui copertura di lastre di piombo si trovò qualche resto.

L' ampio edificio era la *mansio* « *in Alpe Graia* », segnata nelle carte e nei documenti itinerari rimastici dall'età romana. *Alpis Graia* era il nome romano del passo: evidente latinizzazione del toponimo preromano della montagna. Il passo infatti era stato frequentato fin dai tempi che precedettero la conquista romana, e forse per molto lungo corso dei secoli.

***

Se dalla *mansio* si prosegue per la strada nazionale, si osserva che questa viene a tagliare lungo uno dei diametri un recinto di pietre isolate, discoste l'una dall'altra circa due o quattro metri, disposte in modo da formare un cerchio quasi regolare, del diametro di una settantina di metri. Il recinto, preromano, verisimilmente segnalava l' area di una tomba (1).

---

(1) Non tutte le pietre sono le originali. L'anno 1909 un impresario aveva incominciato a toglierne alcune e ad impiegarle in una costruzione vicina. La Sopraintendenza delle Antichità fece cessare immediatamente l'abuso, e dispose per la sostituzione delle pietre tolte con altre uguali.

La singolarità del monumento, congiunta al luogo eccezionale, colpì presto la fantasia degli eruditi locali. Almeno fin dal principio del secolo passato lo si collegava al passaggio di Annibale e del suo esercito per le Alpi: passaggio che aveva del favoloso. Di qui il nome di « Cerchio » o « Consiglio di Annibale », dato ancora da qualche « Guida della Val d'Aosta ». Quando poi si incominciò a parlare dei misteriosi culti gallici dei druidi, sorse per il nostro recinto anche il nome di « Cerchio druidico ».

Si avvicina al vero il nome di «cromleck»; nome tradizionale da poco più di un secolo, da quando diffusamente e con stupore si conobbero quei recinti della Bretagna, enormi per estensione e grandezza di monoliti, entro i quali erano i « dolmen », tombe pur esse megalitiche, costituite da una grande tavola sorretta da piedritti monolitici. È risaputo che « cromleck » e « dolmen » sono appunto parole di lingua brettone. Ma le dimensioni delle pietre del recinto del Piccolo San Bernardo sono piuttosto piccole, pure essendo sempre notevoli in relazione con quanto poteva fornire la natura del luogo: non possono perciò essere messe a paragone con quelle dei grandi megaliti d'Oltralpe. I quali spettano anche a tempi più remoti della preistoria, in confronto del recinto del Piccolo San Bernardo, che si collega invece con quelli funerari della prima età del ferro, relativamente frequenti in vari luoghi della Francia e dell'Italia. Una datazione meno approssimativa appare difficile per mancanza di dati, dovendosi anche tenere conto del ritardo usuale nella diffusione delle varie successive civiltà entro le profonde valli alpine. Penserebbesi — secolo più, secolo meno — alla metà del primo millennio anteriore a Cristo.

Il gran numero di secoli trascorso, i molti passaggi anche di eserciti, la guerra che arse anche lassù sulla fine del secolo XVIII fecero per certo sparire la tomba dell'insigne personaggio anonimo che lassù era stato sepolto, quando le condizioni della civiltà non permettevano ancora che le tombe fossero contrassegnate da cippi iscritti. Alcuni eruditi accennarono indeterminatamente ad un « dolmen » che sarebbe esistito nel centro del nostro recinto. Ma dal rilievo accuratissimo eseguito da Carlo Promis intorno all'anno 1832, dedurrebbesi che egli nulla abbia veduto oltre il semplice cerchio. Se qualche pietra pur allora fosse rimasta, la strada nazionale condotta nella seconda metà del secolo passato dovette distruggere tutto. Fino allora la via era sempre stata quella romana.

Il recinto è il documento oggi superstite di età più remota che ci attesti il transito dell'Alpe Graia (2).

***

La via carreggiabile Augustana fu opera di Augusto, vincitore dei fieri Salassi abitanti della valle, fondatore nell'anno 25 prima di Cristo della *colonia Augusta Praetoria*. Ai tempi stessi di Augusto, o molto vicini risalgono le mansioni e gli altri edifici romani del valico. Lo provano i materiali raccolti negli scavi governativi ed ora conservati nella Raccolta Archeologica Governativa di Sant'Orso in Aosta.

Ma la storia del sentiero « ligure » — liguri indubbiamente furono gli antichi abitanti della valle — si perde nella notte dei tempi. Risale al mitico passaggio di Ercole Graio per le Alpi, donde il mito stesso voleva fosse venuto il nome a quel tratto della catena alpina (3).

---

(2) Entro il recinto venne trovata dispersa una moneta gallica, ossia di un tempo che precedette di poco quello di Cristo. Evidentemente è posteriore al recinto, nè con questo ha diretta attinenza. A monte di Aosta nella valle della Dora verso il Piccolo San Bernardo, non lungi da Villanova Baltea e da Saint-Nicolas, vennero in luce numerose tombe della seconda età della pietra o neolitica. Alcune analogie fra queste tombe ed altre venute in luce al di là delle Alpi, fanno pensare che il valico del Piccolo San Bernardo fosse già conosciuto, se non proprio frequentato, in quelle età così remote.

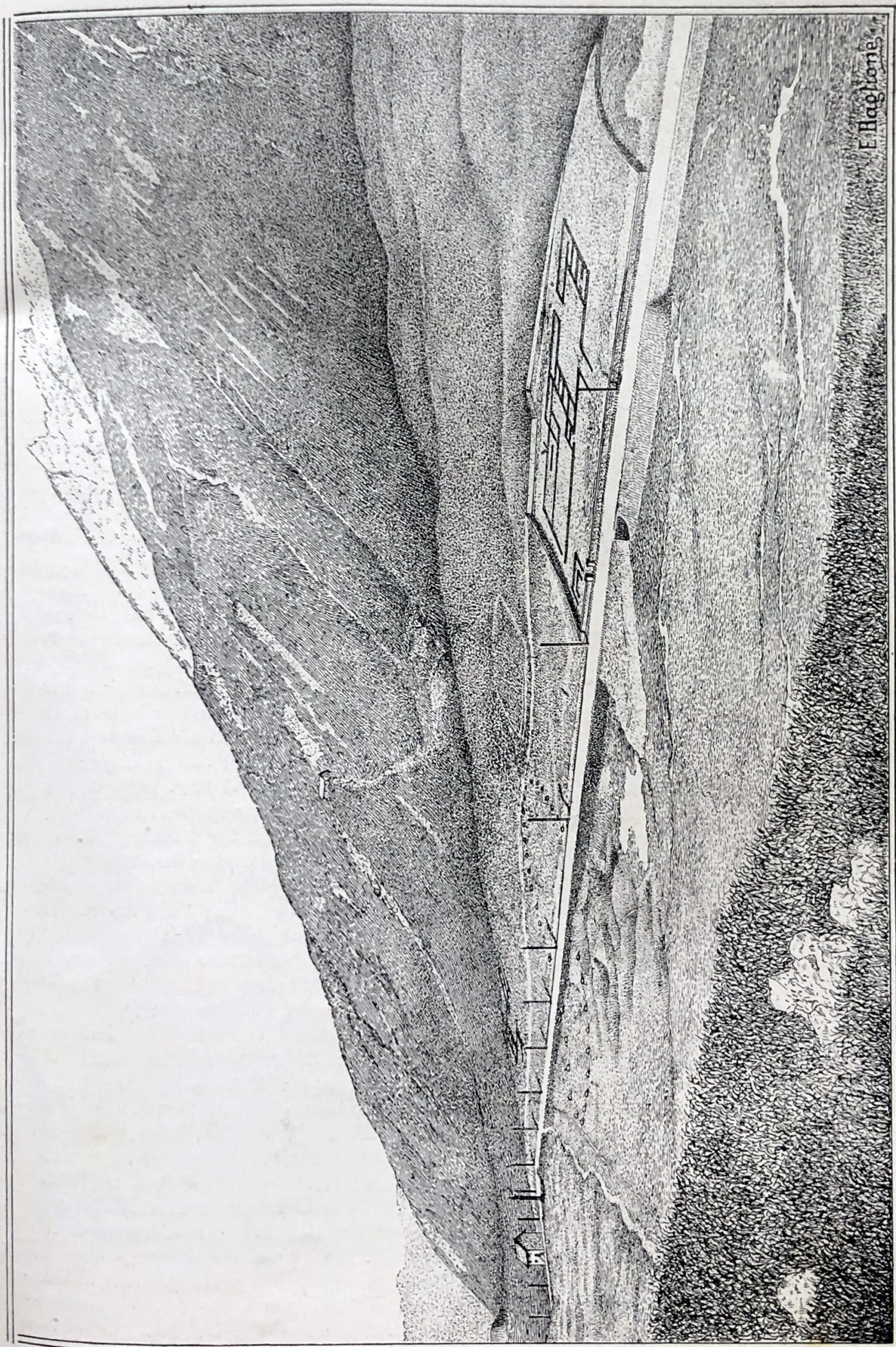
(3) CORNELIO NEPOTE: *Hann.*, 3, 4; PLINIO, *Nat. Hist.*, 3, 134.

Anche Cesare (*De bello gallico*), nominò i *Grai* quale tribù dimorante in qualche parte di quel tratto delle Alpi.

Alla metà circa del II secolo prima di Cristo sappiamo da Polibio che la *gens* dei Salassi era attigua a quella dei *Taurini*, verisimilmente con incerti confini, ed abitava non solo tutta la valle montana della Dora Baltea ma anche la pianura che oggi dicesi Canavese. Ignorasi se fossero gente di razza ligure o gallica, o piuttosto mista gallo-ligure. Soltanto l'anno 100 prima di Cristo i Romani poterono dedurre la colonia di *Eporedia*, oggi Ivrea, stabilendola su di un'alta rupe allo sbocco della Dora nella pianura padana, a freno delle incursioni dei Salassi montani.

I Romani stentarono a penetrare nella valle. Valerio Messala, legato di Augusto, certamente si fermò nella valle come vincitore, ma i Salassi, mentre simulavano di occuparsi a riparare le vie ed a costruire ponti, gettavano dall'alto macigni sopra i soldati romani, i quali transitavano.

Infine, nell'anno 25 prima di Cristo, Terenzio Varrone, altro Legato di Augusto, li sottomise definitivamente. Non si può però ammettere lo sterminio completo di cui parla Strabone.

Ricordo qui che nella zona archeologica del Piccolo San Bernardo a destra della strada nazionale e a lato e fuori del recinto, a lato della stessa strada romana

PICCOLO SAN BERNARDO - ZONA ARCHEOLOGICA.

(R. Soprintend. alle Antichità, Torino)

BUSTO DI GIOVE, DI LAMINA D'ARGENTO SBALZATA, RINVENUTA AL PICCOLO S. BERNARDO.

***

Fin dai tempi immediatamente preromani una divinità topica aveva culto lassù.

Durante tutta l'antichità, dappertutto la montagna ispirò religioso timore e fu oggetto di un culto in cui si confuse la montagna stessa con la divinità: l'una era la parvenza esteriore dell' altra. Ne abbiamo l' esempio, nelle Alpi Marittime, del Monte Bego, intorno ai cui fianchi a molte migliaia sommano le figure incise sulle rocce levigate durante l'età del bronzo e nei primordi dell'età del ferro. Quando, con lo sviluppo della coscienza religiosa, si cessò di divinizzare e di adorare pietre, alberi ed animali, e alla divinità si prestarono aspetto e sentimenti umani, anche le montagne diventarono persone; e così nei miti greci l'Olimpo diventò Zeus, ecc. Anche i Galli in età preromana venerarono come divinità parecchie alte montagne, come il Ventoux, il Puy de Dôme, il Gran San Bernardo, come qui si dice, ecc. I Germani, che ebbero essi pure giganti mitologici, ne popolarono le montagne.

Una colonna monolitica romana di marmo cipollino, proveniente da lontane cave della Savoia, sorge isolata sulla linea di spartiacque del Piccolo San Bernardo, presso il ciglio meridionale della strada nazionale. Fu là eretta dall'abate Chanoux, venerando e compianto Rettore dell'Ospizio Mauriziano. È alta circa quattro metri e mezzo. La colonna è ricordata nei documenti dei secoli XIII e XIV quale « *columpna Jovis* », colonna di Giove. Già allora pare fosse lassù isolata, o quasi. Da essa, in quei secoli, traeva nome l'Ospizio (« *hospitale columpne Jovis* »). *Mons minoris Jovis* era il Piccolo San Bernardo. *Mons Jovis,* semplicemente, il Gran San Bernardo.

È ancora vivo il ricordo del culto pagano nella leggenda che narrava di San Bernardo di Mentone, il quale, andato lassù per fondare l'Ospizio, incatenò alla colonna il debellato furente demonio. Culto pagano e culto cristiano si fondono insieme in modo strano e curioso: il paganesimo era da tempo ben scomparso anche lassù, ma ne rimaneva un nome e questo dato ad un Ospizio cristiano.

La colonna aveva appartenuto ad un edificio o meglio ad un complesso di edifici romani, dei quali restano le fondamenta, non ancora completamente messe in luce, all'opposto lato di settentrione della strada nazionale. Edifici anch'essi augustei o di poco posteriori. Parte dell'edificio principale era adibita a sacello del dio.

I resti, ridotti alle fondamenta, mostrano evidente il piano generale dell'edificio principale, il quale era molto meno esteso della descritta *mansio*. Dalla via romana un ingresso conduceva nell'ampio cortile, pure scoperto; ai lati, piccoli locali chiusi; di fronte, un locale particolarmente ampio e nobile il quale presentavasi compreso nel recinto del cortile soltanto con la facciata. Ne restava fuori, indipendente e completamente chiuso, tutto il corpo di pianta rettangolare, con l'asse maggiore sul prolungamento dell'asse centrale dell'ingresso. La facciata stessa era verisimilmente non priva della decorazione

---

sono vestigia di un fosso scavato intorno ad un terrapieno rettangolare. L'età e la destinazione sono ignorate, ed in ogni modo male determinabili. Si pensò ad un posto militare. Se tale, sarebbe stato di ben limitata estensione. Noto ancora che sopra questo fosso rettangolare, un poco in alto sono fossi consimili quasi piccole trincee, correnti sopra una piccola dorsale, di apparente analoga costruzione. Ma questi ultimi sono per certo collegati con fatti militari moderni.

architettonica compatibile con la località alpina: restano tracce di un gradino e, lateralmente, di un largo basamento di muratura.

A differenza di quanto si vide cogli scavi negli altri locali, in questo dappertutto si trovò gran copia di avanzi di carbone di legna e di ossa rotte di animali domestici.

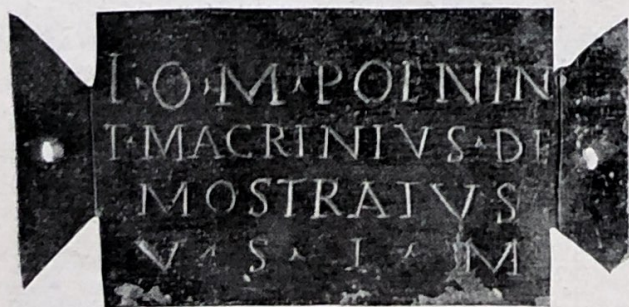
Un busto di Giove a tutto tondo di lamina d'argento sbalzata, di grandezza di poco inferiore al naturale, una laminetta argentea recante a sbalzo la figuretta di Ercole campeggiante entro la fronte di un tempietto, nonchè un nastro d'argento tutto ravvolto su sè stesso, in seguito a circostanze che ci sfuggono erano stati accumulati insieme, quasi gettati e nascosti, in un pozzetto, lungo una parete esterna (4).

Proprio in questo luogo, nei tempi romani per tradizione collegata al mito « herculeis aris sacer », il caso restituì la figuretta di Ercole. Ercole, si può aggiungere, aveva largo culto nelle regioni alpine. Se in qualche luogo era il dio propriamente romano, altrove poteva essere stata la divinità locale preromana assimilata al dio dei nuovi dominatori.

Ma lo stesso nome medioevale del passo, *Mons Minoris Jovis,* attesterebbe qui culto massimo essere stato quello di Giove. Non però il Giove romano, ma il *Genius loci,* la divinità locale identificata con la montagna omonima, la divinità il cui nome ancor oggi è rimasto a quel tratto della catena alpina detto appunto delle Alpi Graie.

Se ne ha larga conferma dalle scoperte archeologiche della *Alpis Poenina* (Gran San Bernardo).

Le scoperte archeologiche dimostrano che il transito dell'Alpe Pennina risale almeno

(4) Questi oggetti, come tutti gli altri usciti dagli scavi del Piccolo San Bernardo, sono conservati nella Raccolta Archeologica Govern. di Sant'Orso in Aosta.

LAMINA RETTANGOLARE, CON FORI PER L'INCHIODATURA, RECANTE IL NOME DELL'OFFERENTE AL TEMPIO DI GIOVE PENNINO SUL GRAN SAN BERNARDO.

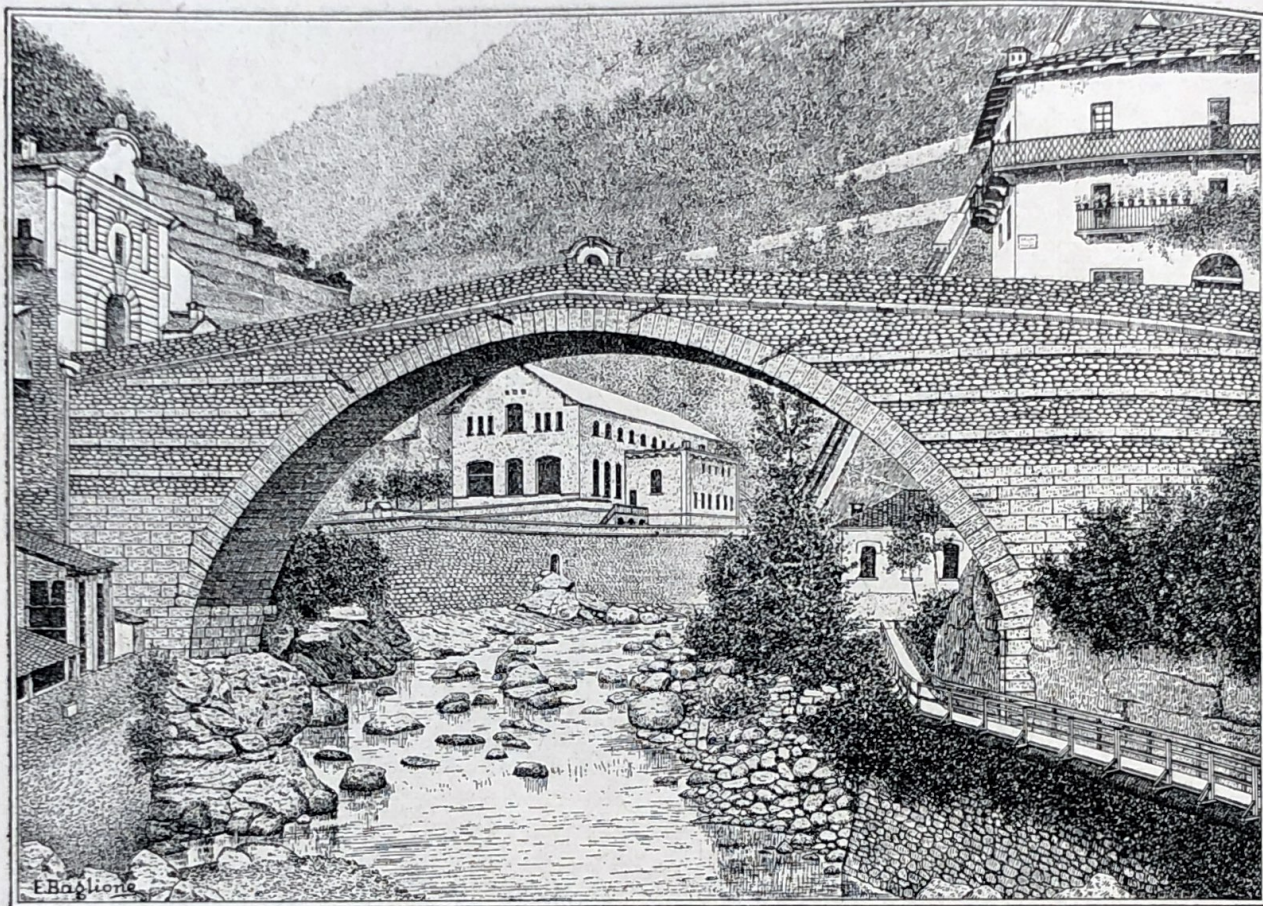
LAMINETTA ARGENTEA RECANTE A SBALZO LA FIGURA DI ERCOLE CAMPEGGIANTE ENTRO LA FRONTE DI UN TEMPIETTO. (SCAVI AL PICC. SAN BERNARDO).

alla età del bronzo, al secondo millennio cioè prima di Cristo.

Al sommo del passo è un laghetto, cui sovrasta, in territorio italiano, un piano molto breve. Remota e tenace tradizione gli conserva ancor oggi quel nome di « Piano di Giove » (« Plan de Jupiter » o « de Joux »), che presumibilmente era il nome diffuso ed usuale dei tardi tempi romani.

Nel punto culminante del piano emerge lievemente, a lato di un piccolo stagno di rado asciutto, uno spuntone di roccia naturale: segno visibile della locale divinità della paurosa montagna; ara naturale primitiva, quale altre se ne avevano presso le popolazioni galliche. Ad essa occorreva portare offerte propiziatrici e di ringraziamento per il felice transito già effettuato. Infatti intorno alla roccia e nello stagno stesso, nei due secoli che precedettero Cristo, i viatori qui pervenuti dalla Gallia Settentrionale ed Orientale gettarono in gran copia le monete, che solo allora cominciavano ad essere coniate pei loro paesi (5).

Nome della divinità, quello stesso del passo: *Poeninus.* Tito Livio (XXI, 38) ce lo di-

(5) Le monete, con tutti gli altri oggetti di scavo del Piccolo San Bernardo sono conservate nella Raccolta Archeologica dell'Ospizio del passo stesso.

PONTE SAN MARTINO - PONTE ROMANO GETTATO TRA DUE SCOGLI CHE RINSERRANO IL TORRENTE LYS. LA CORDA HA LA LUNGHEZZA RAGGUARDEVOLE DI M. 35,65. L'ARCO È NOTEVOLMENTE DEPRESSO. (*R. Soprintend. alle Antichità, Torino*)

ce chiaramente: il nome non derivava dai *Poeni* dell'esercito di Annibale, come voleva allora una errata diceria, « sed ab eo quem in summo sacratum vertice Poeninum Montani appellant » (6).

L'imperatore Augusto curò la sistemazione anche della via dell'Alpe Pennina. Il passo è molto alto (m. 2467), più di quello dell'Alpe Graia, e particolarmente aspro. Al Piano di Giove, dappertutto sovrastato da alte vette salienti a punta, la stessa via, proprio al sommo del passo nell'ascesa dal versante di Aosta, dovette essere per lungo tratto completamente tagliata nella roccia. Nel Piano di Giove, non eravi spazio per un edificio lungo oltre sessanta metri, come la *mansio* dell'Alpe Graia. Piccoli erano qui i due edifici ospitali o mansioni, costituiti da stanze intorno ad un locale centrale, atrio coperto piuttosto che cortile scoperto, a difesa contro il clima rigido e le frequenti tempeste. I materiali frammentati raccolti rivelano per le mansioni e per il tempio l'età augustea o di poco posteriore.

Di costruzione particolarmente nobile ed accurata era il tempio.

⁂

La fronte del tempio, o meglio sacello, alzavasi proprio di fronte alla primitiva roccia-altare. Da questa lo separava soltanto la via. Del sacello, oggidì, sono soli resti i tagli fatti nella roccia per la posa della fondamenta di muratura: intagli così regolari, che ci dànno non solo completa la planimetria, ma anche esatto lo spessore dei muri. La planimetria generale si ravvisa essere quella, da tempo divenuta romana, del tempio « in antis ». Il pronao avente l'asse parallelo alla fronte di m. 5,80 e la lunghezza di metri 2,45, causa l'inclemenza del clima verisimilmente era chiuso all'esterno da un muro, nel quale aprivasi la porta d'ingresso. Dietro, della medesima larghezza nell'asse

(6) « ma da quello, sacro, che al sommo del valico i montanari chiamano Pennino ». La radice preromana del nome, *penn* significa vetta, sommità. Da fonti classiche è ricordata in modo incerto anche una *dea Poenina* (SERVIO, ad Aen., 13).

parallelo alla fronte, e lunga due volte e mezzo il pronao, la cella. Piccole le dimensioni, ma sufficienti in quell'Alpe altissima per le semplici orazioni ed il deposito delle offerte dei viatori.

Le offerte erano talora costituite da piccoli bronzi di Giove o di altre divinità romane cui i viatori tributavano speciali onori; ma particolarmente numerose le tavolette votive iscritte, nelle quali si dichiarano sciolti i voti fatti per il felice passaggio dell'Alpe.

La divinità onorata era denominata *Juppiter poeninus*, ossia il preromano *Poeninus* assimilato al massimo dio dei dominatori, cui in genere, nella stessa Val d'Aosta e nella finitima Savoia, erano sacri i luoghi alti (7). La figura a pag. 769 dà un esempio di queste piccole lamine rettangolari, per grandissima parte di bronzo, con fori per l'inchiodatura alle pareti del tempio. I nomi e le qualità delle persone che vollero ricordato nelle iscrizioni il voto sciolto, mostrano che il transito dei tempi preromani vi era fatto da chi andava o ritornava dalla Gallia settentrionale, dalle provincie della Germania, dalla Rezia.

(*R. Soprintend. alle Antichità, Torino*)
CHÂTILLON - PONTE ROMANO GETTATO SU VIVE ROCCE CHE DA UN LATO E DALL'ALTRO RINSERRANO IL TORRENTE MARMORE, CON UN SOLO ARCO DELLA LUCE DI M. 15. LARGHEZZA DEL PONTE M. 5,80 COMPRESI I PARAPETTI DA TEMPO CADUTI. RIMANGONO GLI SPALLONI E, DELL'ARCO, SOTTO UN PONTE MODERNO UNA SOLA ZONA DI CUNEI.

Opinava il Promis, con molto fondamento di probabilità, che le tavolette fossero tenute sempre pronte ad opera di artefici dimoranti almeno per parte dell'anno nelle case ospitali in mezzo a quelle temute montagne. I viatori, giunti al sommo dell'Alpe, non avevano che da far aggiungere i propri nomi.

***

Sopravvennero i secoli delle invasioni barbariche e dell'oscuro medioevo. Gli ospizi romani, i luoghi sacri a Giove caddero presto, in gran parte per evidente abbandono.

(7) Così si spiegano i vari passi ed alture che nella Savoia e nella stessa Val d'Aosta portano il nome « de Joux ». *Mons Joviculus* era la montagna, ben distinta ed isolata, sopra l'attuale villaggio di Mongiove nella inferiore val d'Aosta.

Al Gran San Bernardo la dispersione avvenuta in quei secoli delle tavolette e degli altri oggetti per tutto il « Piano di Giove » potrebbe anche attestare qualche distruzione violenta.

Non diversamente che al Gran San Bernardo, forse anche al Piccolo San Bernardo tavolette votive appese alle pareti del locale consacrato alla divinità indigena attestavano il felice scioglimento dei voti. Ma non ce ne è rimasta nessuna.

Dobbiamo perciò ascrivere a fortuna la conservazione della figurina di Ercole e del busto di Giove, come quelle che finora sono le sole vestigia del culto locale.

Negli ultimi tempi romani infatti doveva essere svanito o quasi, anche presso il popolo, il ricordo degli dei Graio e Pennino. Infatti al Piccolo ed al Gran San Bernardo rimase tenacemente attaccato il solo nome di Giove.

⁂

Durante i tempi preromani e romani e nei secoli successivi, la storia della Val d'Aosta fu sempre tutt'uno con la storia della strada di fondo valle e dei due valichi alpini.

Augusto, nella grandiosa ed antiveggente opera di sistemazione generale dell'Impero, ebbe grandissima cura di quanto concerneva la sicurezza, la facilità di accesso e di transito dell'Alpe Graia e dell'Alpe Pennina. Vi dovevano passare rapidamente i legionari del « limes » germanico, i funzionari civili e militari delle provincie delle Gallie e delle Germanie. I *mercatores* dovevano senza pericolo portare i prodotti nostri fino alle brume dei paesi bagnati dai mari nordici.

Perciò furono dedotti i tremila pretoriani della nuova colonia *Augusta Praetoria*, nel cuore di un paese alpino, nel luogo dominante la naturale riunione delle vie delle due Alpi. Si munì subito la colonia stessa della poderosa cinta, della quale rimangono insigni ruderi, e nella cinta stessa si aperse la fortissima porta pretoria, monumento di eccezionale importanza nella storia dell'architettura romana, per il cortile d'armi. I resti del teatro, dell'anfiteatro, del cripto-portico del foro, giustamente oggi diffondono, per Aosta, l'appellativo di *Roma delle Alpi*.

In molti luoghi della Val d'Aosta non fu facile aprire la via. Nelle strette montane occorsero potenti sostruzioni, megalitiche alcune, per lo più di muratura saldissima alzata con malta di calce e piccolo pietrame, e numerosi e lunghi tagli di roccia. Su larghi e profondi burroni si gettarono arditi ponti. Molto numerosi tuttora i resti, di recente tutti ricercati, riconosciuti e studiati dalla Sopraintendenza delle Antichità. La loro severa grandiosità, i caratteri augustei ben sono dimostrati dalle figure qui unite.

Da Ivrea al sommo delle Alpi Graia e Pennina gli ingegneri romani diedero opera alla costruzione, dappertutto con uguale perizia ed economia, senza che fosse trascurato nulla di quanto poteva aggiungere solidità e facilità di transito.

⁂

Il Ministero dell'Educazione Nazionale e la R. Sopraintendenza delle Antichità, da ormai due decenni curano la messa in luce e la sistemazione dei monumenti valdostani. Anche sotto l'aspetto archeologico quasi più non si riconoscerebbe l'Aosta di vent'anni fa. Non poteva essere trascurata l'esplorazione dei resti dell'Alpe Graia, i quali si presentavano in uno stato di conservazione molto migliore di quelli dell'Alpe Pennina. Questi ultimi erano stati esplorati durante l'ultimo decennio del secolo passato a cura dello Stato.

Lo sterro, l'esplorazione della mansione e dell'edificio sacro dell'Alpe Graia ebbero luogo nel triennio 1912-14. Interrotti dalla guerra, i lavori furono ripresi in questi ultimi anni.

Si impose precipuamente il consolidamento dei resti venuti in luce e la sistemazione. Quei bassi muretti di piccolo pietrame, un tempo congiunti con abbondante malta di calce ormai per molta parte scomparsa, minacciavano rovina. L'estensione dei ruderi e le peculiari condizioni di alta montagna sconsigliavano un recinto estremamente costoso e poco utile. Lavori di cementazione erano stati eseguiti a regola d'arte l'anno 1913; ma non avevano resistito al gelo e al disgelo.

Occorse rincalzare saldamente sui due lati i muretti stessi con terra e zolle erbose. Si ottenne la piena e pronta evidenza della planimetria dei resti superstiti. L'opera non è ancora completamente terminata, ma non si è ormai lontani da quella semplice sistemazione adatta al luogo, da quel decoro che si richiede in quella zona di confine molto visitata, forse più dal turismo straniero che dall'italiano.

PIERO BAROCELLI
Dirett. della R. Sopraintendenza delle antichità del Piemonte e della Liguria.

NON vi è, nello sport, nulla di più affascinante della visione del sorriso che illumina l' atleta nell'attimo decisivo del suo sforzo vittorioso. Sembra che il contatto con quel filo di lana che segna la meta e il campione attinge con il tronco poderoso, abbia il potere di allentare i muscoli e di spianare la fronte. Un momento prima la maschera dell'atleta aveva espresso lo spasimo e tutto il suo corpo aveva perduto la plastica bellezza. Quel sorriso compendia la gioia di un sogno realizzato e la soddisfazione di un dovere compiuto: perchè questi sono i soli premi che compensano l'atleta puro. Non per nulla i grandi scultori della Grecia ispirarono la loro arte e trassero i loro capolavori dall'immagine dei trionfatori dei giuochi di Olimpia, dandoci la irrefutabile prova che lo sport è anche un generatore di arte.

Parliamo dello sport praticato da coloro i quali intendono migliorare sè stessi e contribuire al miglioramento della razza; di quello sport che non ha basse finalità di lucro, ma trae la sua potenza da un sano stimolo di emulazione, di superamento e di vittoria.

Il giorno in cui la pratica sportiva perdette la sua essenza di soddisfazione personale e, diventando spettacolo ed esibizione, dilagò nel professionismo, vi fu chi giustamente paventò che lo sport venisse a perdere il suo fascino migliore e potesse offuscare una tradizione millenaria. Il francese De Coubertin squillò allora il richiamo alla purezza dell'esempio ellenico, lottò contro i negatori di ogni idealità, combattè fra l'irridente apatia dei più, raccolse finalmente i frutti di una idea che, con i giuochi olimpici moderni, anima oltre sessanta Nazioni civili del mondo. Oggi il Comitato Internazionale Olimpico rappresenta ed esprime l'universalità dello sport, è una formidabile e funzionante Lega delle Nazioni, tratta alla pari con i Governi, detta le sue leggi sportive e le fa rispettare senza discussioni, sicuro della sua forza monda di patteggiamenti politici e solo operante per la tutela, la difesa, la diffusione dello sport puro.

Oggi l'olimpismo muove la sua battaglia alla degenerazione sportiva; e nel Congresso di Vienna dello scorso giugno, il C. I. O. riconfermò la sua intransigenza, convinto che la minima rinuncia alle regole fondamentali del dilettantismo al cento per cento, avrebbe significato non soltanto un tradimento all'Idea, ma l'inizio della sua stessa fine.

La rigidità del C. I. O. esprime la sua forza; e guai se si tollerasse che il giuramento olimpionico, con il quale si aprono i giochi quadriennali e che dà luogo ad una cerimonia di suggestiva e mistica bellezza, fosse

(*fot. Carbone e Danno, Napoli*)

NAPOLI - L'INTERNO DELLO STADIO DEL LITTORIO. LE TRIBUNE E IL CAMPO.

proferito da chi non possiede più la purezza del dilettante. Nel giuramento dell'atleta e nella considerazione della importanza che al giuramento vien fatto, consiste e si basa tutto l'edificio dell'olimpismo moderno. Il trionfo del quale, sembra oggi chiarificatore di tutto lo sport mondiale.

Per restare nel nostro paese, senza fare incursioni all'estero allo scopo di trovare esempi e conferme, non può essere che il Fascismo abbia dato alla Nazione la *Carta dello Sport* ed abbia inquadrato nel modo più nobile la educazione fisica della gioventù, perchè siano tolti giovani al lavoro ed allo studio con il proposito di avviarli al professionismo sportivo. Dobbiamo invece pensare esattamente il contrario, e vedere nella complessa inquadratura — con tanta saggezza voluta dal Fascismo — forse il maggior contributo recato da uno Stato moderno all'idea olimpionica, per la quale l'Olimpiade non è una meta ma una tappa, è propaganda a diffondere in tutti un convincimento di elevazione e di perfezione.

⁂

L'inquadratura dello sport italiano merita di esser ricordata.

È dal febbraio del 1927 che l'*Opera Nazionale Balilla* cominciò ad esercitare la sua attività totalitaria nel campo della educazione fisica. Al 31 maggio 1933 l'O. N. B. riuniva nelle sue file 3 milioni 331.263 tesserati, suddivisi nelle seguenti categorie: Balilla e Piccole Italiane (dai 6 ai 14 anni), Avanguardisti e Giovani Italiane (dai 14 ai 18 anni) e precisamente: Balilla 1.528.039, Avanguardisti 403.298, Piccole Italiane 1.278.237, Giovani Italiane 121.689. La forza penetrativa di questa formidabile organizzazione, guidata da oltre sei anni dall'on. Renato Ricci, si desume da questi dati che riassumono il numero dei tesserati: Anno VI: 1.236.181; Anno VII: 1.268.368; Anno VIII: 1.700.450; Anno IX: 2.414.407; Anno X: 3.176.612. È compito dell'O. N. B. di impartire l'educazione fisica nelle scuole medie valendosi dell'opera di insegnanti forniti per le scuole maschili dalla Regia Accademia Fascista di Educazione Fisica, creata a Roma nell'Anno VI, e per le scuole femminili dall' Accademia Femminile di Orvieto creata nell'Anno IX. Sono circa 16.000 i direttori ginnico-sportivi che presiedono il movimento sportivo che si svolge in seno all'O. N. B.

Ma l'attività di tutti questi tesserati non si esplica soltanto nelle scuole, in cui ad ogni chiusura di anno scolastico il lavoro è riassunto in saggi ginnico-sportivi, perchè essa dispone — fuori della scuola — di impianti creati dall'O. N. B., attualmente in numero di circa quattromila fra palestre e campi sportivi; e si giova anche di tutti gli impianti comunali, adibiti un tempo alla educazione fisica della gioventù sotto la di-

FIRENZE - L'IMPONENTE STADIO BERTA.

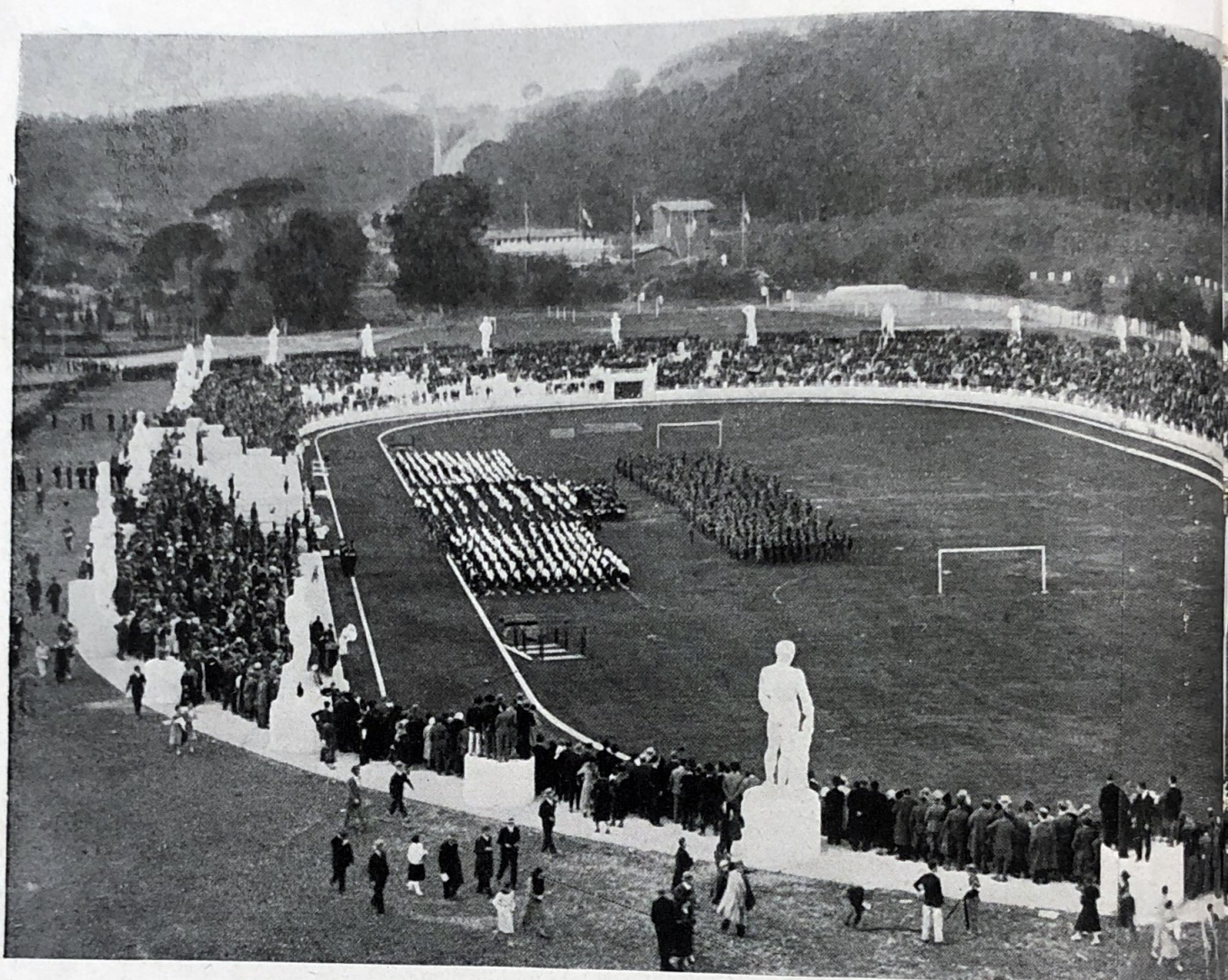
rezione e per l' iniziativa dell' E. N. E. F.

Ai Balilla e alle Piccole Italiane l'educazione fisica è ristretta alla parte generale, mentre per gli avanguardisti l'organizzazione ginnico-sportiva tende a specializzarli nei diversi sport.

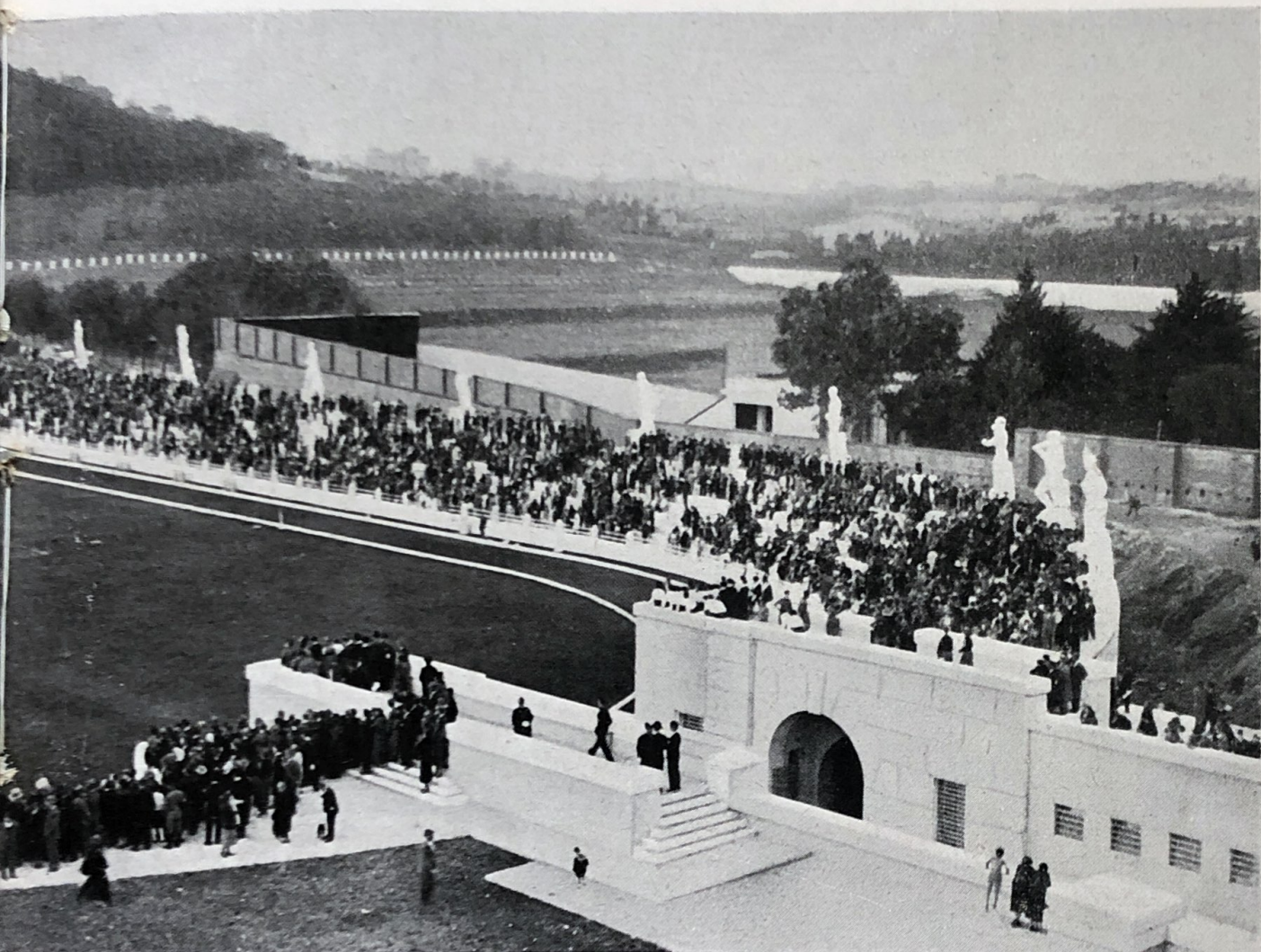
Fra le manifestazioni più interessanti della O. N. B. tiene il primato il « Concorso Campeggio Dux », che si svolge di pieno estate a Roma e che comprende l'attendamento con la conseguente vita da campo, una parte ginnica con la esecuzione di esercizi preatletici, una parte militare in cui il capo-squadra ha il compito di redigere un rapporto nel corso di una marcia, mentre gli avanguardisti devono sapere elevare una tenda, conoscere e manovrare il moschetto, ed infine una parte sportiva con esercizi atletici. Il primo « Campeggio Dux » si svolse nell'Anno VII con 10 mila avanguardisti. Questi furono 20.000 nell'Anno VIII, 25.000 nell'Anno IX e 47.000 nell'Anno X. E questo record è stato ancora superato in questi giorni con oltre cinquantamila avanguardisti presenti.

Merita di essere segnalato, fra le altre manifestazioni, il Campionato atletico del Littorio, che consiste in un «pentathlon» (lancio del disco, tiro del giavellotto, getto della palla di ferro, corsa piana e salto misto) che riunisce tutti i migliori elementi di ciascuna provincia. Il vincitore di ogni prova individuale è il campione della specialità atletica degli avanguardisti e il campione di « pentathlon » è proclamato *Littore*.

Nel quadro del movimento della gioventù italiana figurano i *Fasci Giovanili di combattimento*, che furono istituiti nel 1930. Questo organismo iniziò subito una attività sportiva che nell'anno IX culminò nel «pentathlon» di assalto per la « Coppa Sandro Italico Mussolini » e nell'adunata delle forze celeri (formazioni ciclistiche e motociclistiche) svoltasi a Roma nel primo anniversario della fondazione dei Fasci Giovanili. Dopo queste manifestazioni si provvide a dar vita ad una forma precisa di attività sportiva, affinchè le forze giovanili fiancheggiassero le Federazioni dipendenti dal C. O. N. I. nell'opera di propaganda da svolgersi fra le file degli iscritti al Partito. Fu sotto la guida di S. E. Starace che nell'Anno X furono stipulati accordi fra le organizzazioni giovanili e le Federazioni sportive, in seguito ai quali tutta l'attività sportiva dei Fasci Giovanili viene svolta sotto l'egida del C.O.N.I. E furono subito indetti i campionati dei Giovani Fascisti di corsa campestre, di sci, di pugilato, di scherma, di atletica leggera, di marcia, di nuoto, di canottaggio e di staffetta ciclistica, con risultati quanto mai lusinghieri.

Notevole è anche l'attività sportiva che

IL SAGGIO GINNICO ALLO STADIO MUSSOLINI - UNA VEDUTA GENERALE DELLO STADIO

svolge l'*O. N. Dopolavoro* e che reca un importante apporto nel quadro generale dello sport fascista. I suoi tesserati si occupano di atletica leggera (brevetti e corsa campestre);

CAMPEGGIO MUSSOLINI PER GLI AVANGUARDISTI

(fot. R. Del Papa, Roma)

RANTE GLI ESERCIZI CORALI DEGLI ALLIEVI ACCADEMISTI E DEGLI AVANGUARDISTI.

tiro alla fune; escursionismo di masse (marce alpine e gite); sports invernali (gite invernali e brevetti sciatori); nuoto (brevetti di abile nuotatore); canottaggio a sedile fisso; vo-

(fot. R. Del Papa, Roma)

L'ATTENDAMENTO AL CAMPO DEI PARIOLI. (1931)

lata; palla a volo; pallone elastico; tamburello; gioco delle bocce; turismo; ciclo-turismo (brevetti Audax). Tutti i partecipanti alle prove sportive dell'O. N. D. non debbono però essere tesserati da Federazioni specializzate dipendenti dal C. O. N. I., dato il carattere ricreativo e non agonistico che l'Opera deve avere. Nello scorso luglio il Concorso Ginnico Sportivo raccolse a Roma diecimila tesserati, i quali si produssero in un saggio che mise di fronte rappresentanti di tutte le Provincie d'Italia. Il saggio finale fu presenziato dal Duce.

Ma la forza più rappresentativa di tutto l'edificio creato dal Fascismo per l'educazione fisica e per lo sport, è quella dei *Gruppi Universitari Fascisti,* che oggi sono all'ordine del giorno. Nell'attesa che i Balilla e gli Avanguardisti abbiano prodotto le forze più giovani dello sport nazionale per le maggiori conquiste di domani, la vigile cura e la grande disciplina hanno dato potenza ai G. U. F. Questi vennero creati nel 1926, allorchè il Partito stabilì di rivolgere il suo interessamento alle iniziative sportive degli studenti e incoraggiò la organizzazione dei campionati nazionali, riunioni internazionali e adunate di propaganda.

Nei primi tempi i G. U. F. ebbero il compito di diffondere l'atletica leggera, il nuoto, il canottaggio e tutti quegli sports atletici che formano la base della costruzione sportiva. Attualmente gli universitari praticano la loro attività atletica soltanto attraverso le Federazioni sportive affiliate al C. O. N. I., ma le sezioni dei G. U. F., affiliandosi alle Federazioni, possono agire come fossero società sportive.

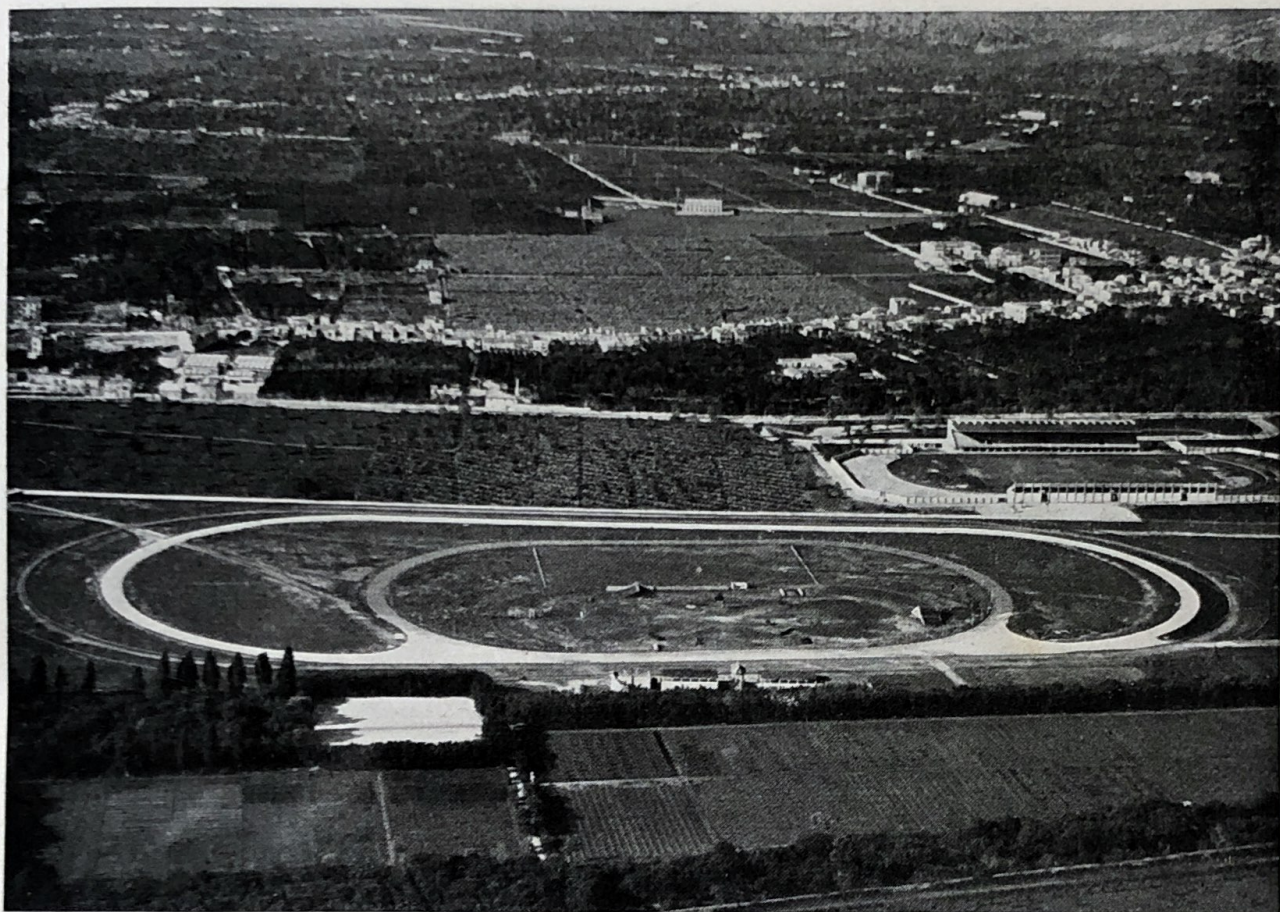
Fin dalla loro fondazione i G. U. F. organizzarono i campionati di canottaggio, di atletica leggera, di sports invernali, di nuoto, scherma, tennis e pugilato (sospesi nel 1931) e di calcio soltanto nel 1929. Dall'anno scorso tutte queste manifestazioni vennero comprese in un'unica manifestazione, chiamata « Littoriali », che riunisce ogni anno le rappresentanze di tutti i G. U. F. sede di Ateneo, con la esclusione dei campioni, i quali vengono impiegati puramente negli incontri internazionali.

L'O. N. B., l'O. N. D., i Fasci Giovanili i G. U. F. rappresentano d'ora innanzi le fonti dalle quali le Federazioni sportive trarranno le forze giovanili che intendono specializzarsi in un determinato sport; ed è tanta la cura posta nella selezione che non è raro il caso di giovani avviati ad un'attività sportiva diversa da quella per la quale ritenevano di aver non soltanto l'inclinazione ma la attitudine. Su tutte le Federazioni vigila il C. O. N. I., che oggi è presieduto dal segretario stesso del Partito, S. E. Starace.

Mentre qualche anno fa il Comitato Olimpico Nazionale Italiano aveva una importanza relativa, perchè in seno ad esso erano i rappresentanti delle Federazioni che cercavano di prevalervi senza una finalità unica e ben diretta, oggi il C. O. N. I. è l'Ente supremo che dirige e comanda su tutti gli sports.

In questo complesso di organizzazioni e di istituzioni che attualmente agiscono ed ope-

(*fot. E. Martini, San Remo*)

SAN REMO - IL CAMPO DEL « LITTORIO » CON LO SFONDO DEL MARE LIGURE.

(*fot. D. Cappellani, Palermo*)

REAL FAVORITA DI PALERMO - LA NUOVA PISTA MOTOCICLISTICA. - IL BIANCO ANELLO PASSA A FIANCO DELLO STADIO DEL LITTORIO; ALL'INTERNO LA PISTA CICLISTICA.

rano con un solo obiettivo e con una disciplina esemplare era logico prevedere che per l'addestramento di così imponenti masse di giovani venissero apprestati campi e palestre, dotati di tutti i più moderni requisiti. E per questo fu stabilito che ogni centro avesse il suo campo del Littorio e fu divulgato un modello razionalmente studiato, tale da non comportare eccessivi oneri finanziari per quei Comuni che non possono, come nelle maggiori città, trarre lucri dagli spettacoli sportivi frequentati da folle cospicue.

***

È appunto questa previdenza di non far sostenere spese ingenti a nuclei ristretti di popolazione che rivela la serietà con la quale si è affrontato il problema di generalizzare in tutti i Comuni la pratica dell'educazione fisica, senza che fosse di insuperabile ostacolo la costruzione e la fornitura dei mezzi adatti. Anche i recinti più modesti debbono avere un muro di cinta ed un campo di giochi, diviso dal pubblico, campo che comprenda la pista podistica, pedane per i lanci e per i getti, le fosse per i salti, il terreno per il calcio e per la palla al cesto.

Naturalmente nelle grandi città il programma minimo è stato soverchiato dalle costruzioni più complete, dalle installazioni più raffinate e fastose e si è chiesta la collaborazione di artisti insigni, perchè i modernissimi stadi avessero un'architettura degna del loro altissimo scopo e del momento in cui vengono innalzati. Tutti infatti portano una sigla di forza e di potenza in armonia con gli spettacoli di vigore e di energia che gli atleti offrono nei loro saggi.

Il Littoriale di Bologna, inaugurato nel maggio 1927, rappresenta ancor oggi una delle più indovinate costruzioni, ed esso conserva tuttora il pregio di essere stato la prima grande realizzazione di un'opera completa che per qualche anno formò l'invidia delle città maggiori. Ora ogni città possiede stadi maestosi in cui sono riuniti i campi e la palestra per i diversi sports, ed ha creato campi sportivi rionali per consentire alla gioventù di accedervi senza sottoporsi a troppo lunghi

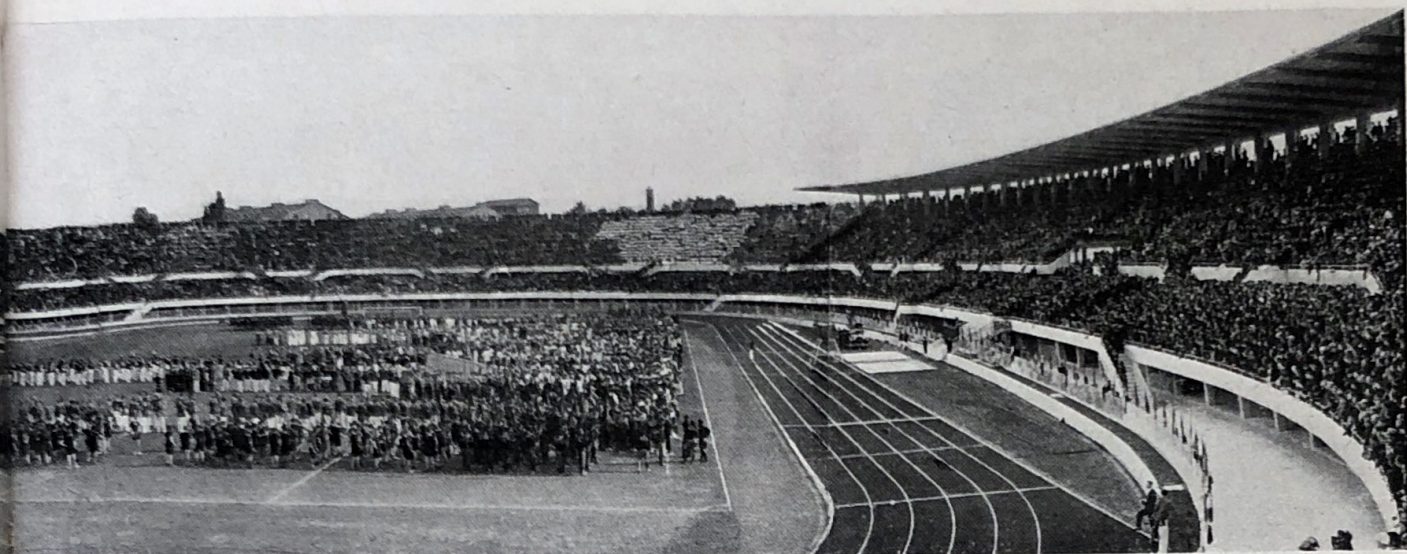
IL VASTISSIMO STADIO MUSSOLINI A TORINO, CON LA GRA

dislocamenti, sull'esempio di quanto era già stato fatto nelle maggiori capitali straniere, dove lo sport è praticato da tempo immemorabile.

Tutta Italia è una fioritura di campi e di arene per gli sports, perchè finalmente è maturata in tutta la popolazione una coscienza sportiva, la quale persuade che lo sport non è svago di perditempo o distrazione che distoglie dal lavoro e dallo studio. Dalle Colonie alle Isole, dal meridione al settentrione dovunque si fa a gara perchè ogni centro attesti la rinascenza della cultura fisica e per citare soltanto le costruzioni più recenti ricordiamo lo Stadio di Tripoli, lo Stadio del Littorio a Palermo con tutte le installazioni nel Parco della Real Favorita, i campi di Cagliari e di Sassari, lo Stadio di Cosenza, il Campo del Littorio al Vomero a Napoli, dove sarà anche sviluppato l'attuale Campo Ascarelli, quello di Terni (che è indubbiamente fra i migliori dell'Umbria), quello di Ancona che riassume l'attività sportiva marchigiana, il maestoso Campo Berta di Firenze, dominato dall'ardita torre di Maratona, e che presenta tutte le più moderne installazioni, alle quali si aggiungerà anche in questi mesi una piscina modello, il campo Comunale di Genova, quelli di Novara, di Vercelli e di Cremona, la grande piscina modello di Levanto.

Anche il nuovo comune di Littoria, sorto per la volontà del Duce, nella plaga un tempo così tristemente famosa per il deplorevole abbandono ed oggi gloriosamente redenta, avrà il suo campo sportivo; e lo avrà più tardi Sabaudia, la nuova città che testimonierà con Littoria la novella rinascenza italica.

E fra le più recenti costruzioni che avranno il loro battesimo ufficiale il primo giorno dell'Anno XII ricordiamo il magnifico stadio di Livorno, che porterà il nome di Edda Ciano Mussolini e che celebrerà ben presto i fasti dello sport della città marinara toscana. Il nuovissimo campo ospita già i giocatori di calcio del Livorno, i quali sono ritornati quest'anno a far parte della Divisione Nazionale A, cioè fra le diciotto Squadre partecipanti

LO STADIO DEL LITTORIO, MAGNIFICA E SUPERBA OPERA COSTRUTTIVA

(fot. Gherlone, Torino)

ADUNATA DI PUBBLICO E GINNASTI NELLA GIORNATA INAUGURALE.

al massimo Campionato. Anche uno speciale cenno merita il magnifico Campo Littorio di Trieste, che finalmente ha dotato la grande città adriatica della sede più degna per lo sviluppo di tutti gli sports che anche prima della guerra di redenzione erano tenuti in grande onore e che rappresentavano sempre manifestazioni di irredentismo: adunate nelle quali pure in segreto prorompevano le più ardenti invocazioni alla Patria.

Milano, che possiede cinque campi sportivi rionali, non ha mai rinunciato al progetto di costruire un nuovo grande Stadio; e nel frattempo provvede a migliorare quello Civico dell'Arena, aumentando le installazioni per gli atleti e gli spazi per il pubblico. Il Comune intensifica anche la costruzione di piscine, di cui una grandiosa che sarà approntata nel rione Sempione, nelle vicinanze degli edifici scolastici più moderni. Ma nella metropoli lombarda prevale il concetto che siano più opportuni i campi rionali e le piscine nelle stesse scuole e negli stessi ginnasi, piuttosto che le costruzioni troppo costose, da servire a spettacoli di eccezione e raramente a palestra per la gioventù. Così si ripeterà ciò che già si verifica in Giappone e nelle maggiori città degli Stati Uniti, dove i campi sportici sono numerosi, completi e distribuiti in ogni rione, in modo che la gioventù non sia costretta a noiosi e costosi dislocamenti per addestrarsi al nuoto, o alla corsa, o a tutte le specialità della ginnastica o dell'atletismo.

TA IN VAL MAURA (SAN SABBA) PER INIZIATIVA DEL FASCIO DI TRIESTE.

Ma è alla Capitale che oggi spetta la palma per la completezza delle sue costruzioni e per i programmi che sono in periodo di gestazione. La Scuola Centrale Milit. di Educaz Fisica della Farnesina e lo Stadio del Partito rappresentano tuttora due grandi forze vive. Il primo rivela dal nome la sua funzione; il secondo, che ospita anche il C.O.N.I. e le Federazioni sportive, rappresenta la rocca dello sport nazionale e ospiterà fra otto mesi il Campionato del mondo di calcio.

Ma quasi al finire dell'Anno X il «Foro Mussolini» ha dotato l'Urbe della più grande opera

(*neg. Gherlone*)

TORINO - ASPETTI DEL GRANDIOSO STADIO MUSSOLINI
UNO SCORCIO DELLA TORRE MARATONA.

sportiva del Fascismo. Il 5 febbraio il Duce dava il via ai lavori, ed oggi l'« Accademia Fascista di Educazione Fisica » ha la sua grande sede in una località che non si sarebbe potuta augurare migliore. Tutta circondata dal fondo verde dei colli e delle propaggini di Monte Mario, la più grande città sportiva dell'epoca siede nell'angolo più suggestivo e poetico di quel quartiere che si può qualificare per eccellenza sportivo, perchè comprende lo Stadio del Partito, l'Ippodromo di villa Glori, il Campo Flaminio, il Polisportivo Lazzaroni ed altri minori.

Il « Foro Mussolini » è sede e palestra dell'Accademia, dalla quale escono gli istruttori di tutte le masse giovanili. Nell'ampio edificio antistante ai campi per le esercitazioni vi sono sei ampi dormitori, ventiquattro sale di studio, gabinetti scientifici, ampie sale di convegno per gli allievi e gli insegnanti; oltre all'Aula Magna di cinquecento metri quadrati, vi sono installati una biblioteca e un Museo. In una specie di rotonda vi è una palestra, dello sviluppo di seicento metri quadrati, accanto alla quale si erge una palestra più piccola, con sale per la scherma, pugilato, lotta giapponese, lotta greco-romana. L'arena per le esercitazioni e per gli spettacoli ha richiesto l'impiego di settemila tonnellate di marmo ed è formata da dieci ordini di gradinate del complessivo sviluppo di cinque chilometri, al centro delle quali si erge il podio destinato alle autorità. Nell'interno del campo vi è il terreno per i giuochi della palla ovale, tennis, palla-canestro, palla al volo, e per la pista podistica. Al vertice delle gradinate corre una cerchia di statue, donate ciascuna da una Provincia d'Italia e raffiguranti un atleta con gli attributi di un determinato sport. Nel complesso, tutto il Foro Mussolini è ispirato — sia dal punto di vista artistico sia da quello edilizio — agli insegnamenti dell'epoca di Roma Imperiale.

Un altro problema è però oggi allo studio per dare alla Capitale lo Stadio che possa eventualmente ospitare l'Olimpiade del 1940 o una Olimpiade futura, se il programma più vicino non fosse realizzabile. Il progettato Stadio dovrebbe sorgere nella vasta spianata oltre il Largo Tevere che da Ponte Milvio conduce all'Acqua Acetosa, limitata dall'Aeroporto del Littorio e chiusa, sul versante di Villa Glori, da colline in parte tuttora verdeggianti di prati e di colture e in parte già biancheggianti di costruzioni. Non si può dire che questo programma sia in via di esecuzione, anche perchè recentemente è stata decisa una previdente sospensiva; ma gli studi del progettista ing. Arata ebbero già autorevoli consensi, perchè rispondono in pieno alle grandi esigenze di uno Stadio ultramoderno, con tutte le più minute installazioni tecniche e con tutte le provvidenze per ospitare e smistare un esercito di 150.000 spettatori. Per questo il problema non è limitato all'interno dello Stadio, ma deve preoccuparsi delle numerosissime vie di accesso e delle più rapide possibilità di sfollamento. Quand'anche questo progetto dovesse essere scartato per lasciar il posto ad un altro, una cosa è ormai certa: che il grande Stadio sarà fatto e, quando la costruzione sarà decisa, essa verrà eseguita con la consueta celerità che caratterizza ogni iniziativa del Regime.

Abbiamo lasciato per ultimo lo Stadio Mussolini di Torino, perchè esso è la più recente delle costruzioni sportive. È stato ideato meno di un anno fa e a maggio ha già ospitato i « Littoriali » dell'Anno XI, la grande rassegna annuale dei progressi dello sport universitario. Quando nello scorso anno a Bologna gli studenti della Università di Torino vinsero i « Littoriali » e in conseguenza di ciò la capitale piemontese diveniva sede dei « Littoriali » 1933, sorse il problema della sede conveniente, non presentando i diversi campi sportivi esistenti l'attrezzatura necessaria allo svolgimento dell'intiero programma. Per la comprensione e l'entusiasmo di tutte le autorità torinesi i desideri degli studenti, che avevano recato un nuovo alloro alla gloriosa corona della città Sabauda, furono fulmineamente esauditi; ed il campo, sul quale vigila la Torre di Maratona di 40 metri d'altezza, consente lo svolgimento perfetto di tutti i numeri del programma della annuale manifestazione studentesca. In seguito ospitò l'incontro di semifinale per la Coppa Europa di calcio fra *Juventus* e *Austria*, e successivamente l'incontro femminile di atletica leggera fra *Italia* e *Francia*. E finalmente nello scorso settembre ospitò l'adunata per i campionati universitari mondiali che la C. I. E. aveva ancora una volta affidati al nostro Paese, che nelle precedenti organizzazioni aveva già dato la più convincente prova di disciplina e di competenza.

***

Oggi le manifestazioni atletiche degli studenti sono quelle che più soddisfano il nostro orgoglio, perchè non rappresentano lo sforzo indisciplinato e scomposto di un solo individuo fattosi da sè in forza di una eccellenza fisica spontaneamente generata, ma sono invece il frutto di uno studio diretto e sorvegliato, di una disciplina liberamente e coscientemente osservata. L' Italia sportiva deve attendersi dallo studente i suoi grandi trionfi di domani, perchè il primato non si consegue solamente con l'impiego della forza bruta, ma deve esser raggiunto con l'intelligenza. La classe dirigente di domani non sarà composta soltanto di pallidi e acidi teorici, ma di uomini pratici pronti a superare le difficoltà, come nello stadio lottarono con ogni energia per la purissima conquista di un lauro.

Come sembrano lontani, e non lo sono, i tempi in cui troppi professori rimproveravano gli svaghi e gli addestramenti sportivi ai loro studenti, quasi che la coltura fisica fosse in antitesi con la cultura dello spirito, quasi che un corpo scientificamente esercitato non fosse la miglior opera d'arte che ogni uomo dovrebbe realizzare in sè stesso! L'aforisma *mens sana in corpore sano* è stato adottato nella concezione fascista dell'allevamento dei giovani, come lo fu ad Atene, come lo fu a Roma.

E quando si pensi che Eschilo fu coronato tre volte ai Giochi di Olimpia, che Byron realizzò il tipo dell'atleta completo, perchè praticava la scherma, l'equitazione, correva, traversava a nuoto il Canal Grande, il Tago e l'Ellesponto, affrontava i pugilatori sui ring, che Gladstone il rude e giocondo *fellow* di Oxford a ottant'anni abbatteva le querce per dimostrare la integrità del suo fisico incorrotto, si può sorridere se in una êra di decadenza tanti insegnanti italiani avessero potuto pensare allo sport come ad un traviamento e ad un allontanamento dalla severità dello studio. Non avevano essi sotto gli occhi gli esempi degli studenti di Oxford e di Cambridge, dalle quali Università uscivano i grandi reggitori dell'Impero della Regina Vittoria e che non tralasciarono mai di esercitarsi al football, al canottaggio, al cricket, all'atletica leggera e agli altri sports? E lo sguardo dei negatori della indispensabilità della educazione fisica non correva oltre le biblioteche per accorgersi di quanto si faceva nelle Università degli Stati Uniti?

Fu nostra ventura che il Duce fosse un fervido praticante dello sport e che a questo richiedesse e richiegga lo svago e il sollievo alla sua tremenda fatica. Entusiasta egli stesso, deve sentire la gioia di aver dato a tutti gli Italiani i templi maestosi per la celebrazione dei fasti della razza. E noi siamo convinti che Mussolini stesso sogni una Olimpiade nel grande nuovissimo Stadio di Roma per essere il primo a donare la palma al vincitore ed a vedere risplendere in volto all'atleta fascista vittorioso quel sorriso divino che vale una vita.

A. C. ROSSINI.

VEDUTA GENERALE DEL LABORATORIO SPERIMENTALE DELL'ISPETTORATO AUTOMOBILISTICO MILITARE.

UN UTILISSIMO ISTITUTO

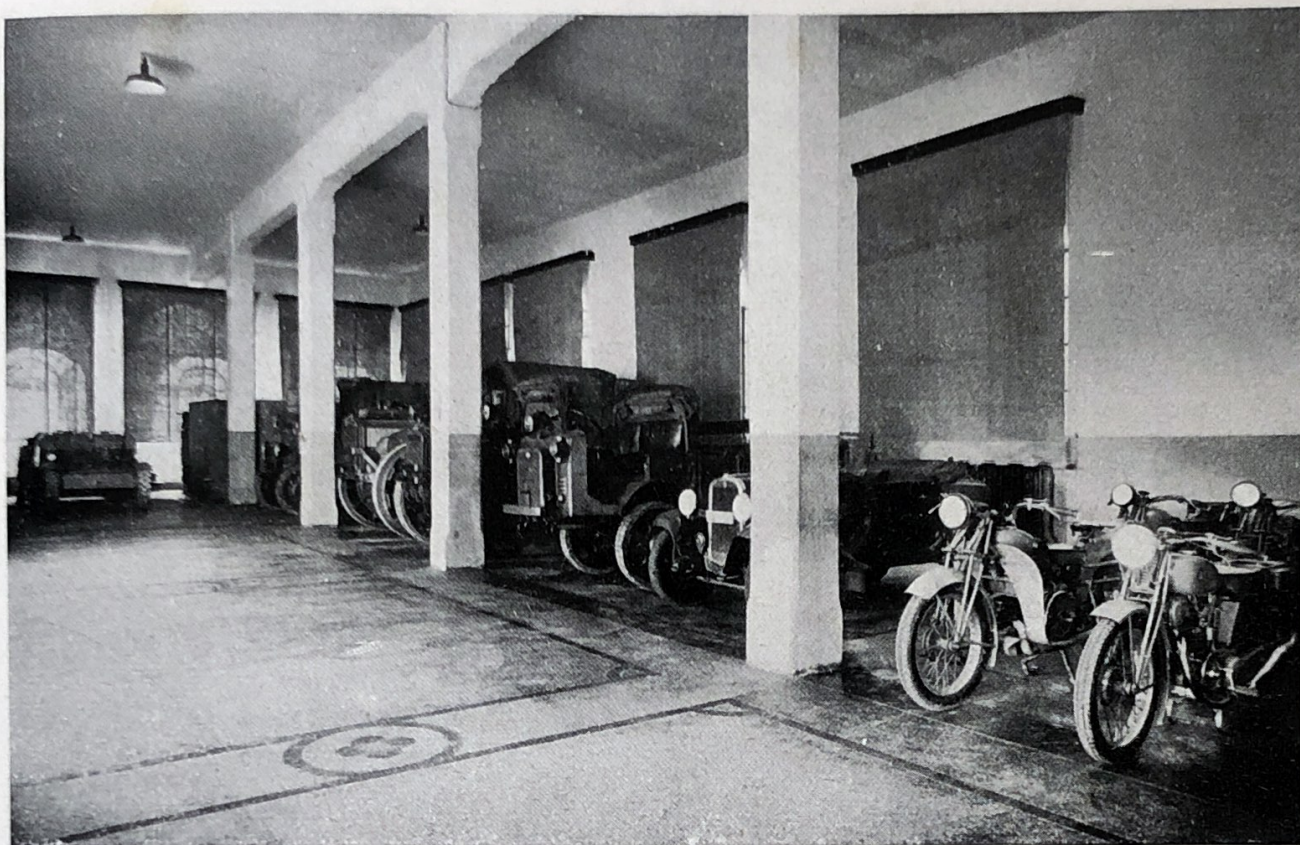
IL "LABORATORIO SPERIMENTALE,, dell' Ispettorato del Materiale Automobilistico Militare

È, anche questa, una geniale realizzazione del Regime ed in particolare del tecnico eminente ed attivissimo che l'antiveggenza e la fiducia del Duce hanno posto a capo dei servizi automobilistici dell'Esercito: il ten. gen. Angelo Pugnani.

Il nome, troppo modesto, non dà un'idea adeguata di questo che con molto maggior esattezza dovrebbe esser chiamato « Istituto Sperimentale » e che, sorto a Torino nel 1924, fu trasferito nel 1930 a Roma, dove trovò sede più ampia e decorosa in un vasto edificio situato nel quartiere Flaminio, presso il Ponte Milvio.

I vasti compiti dell'Istituto.

Dotato di un'attrezzatura tecnica modernissima e completa ed affidato alle cure dei più colti ufficiali specializzati, il Laboratorio Sperimentale è in grado di assolvere nel modo migliore ai suoi compiti, che riguardano tutti quanti i problemi che sono connessi colla motorizzazione delle Forze Armate.

Da un lato abbiamo quindi la verifica delle caratteristiche tecniche e funzionali dei tipi più svariati di autoveicoli adottati o proposti per usi militari: dalla motocicletta al trattore per le grosse artiglierie, dall'autocarro al carro armato. Tale verifica comprende tutta una serie di prove su strada dell'autoveicolo completo, ed una serie di prove, compiute presso il Laboratorio e riguardanti il funzionamento del motore e dei singoli organi dell'autoveicolo stesso. Dal complesso di tutti questi studi e di queste esperienze vengono ricavati utilissimi dati comparativi, mediante i quali riesce possibile all'Istituto, sia di proporre modifiche e migliorie ai vari tipi di automezzi sperimentati, sia di pro-

AUTORIMESSA CON DIVERSI TIPI DI AUTOMEZZI IN PROVA PRESSO IL LABORATORIO SPERIMENTALE. NELLO SCOMPARTO DI DESTRA DUE MOTOCICLETTE CON TELAIO ELASTICO; NEL SUCCESSIVO UNA VETTURA ED IL CARRO DA MONTAGNA, NEL TERZO E QUARTO COMPARTO ALTRI AUTOCARRI ADATTI PER TUTTI I TERRENI. IN FONDO, A SINISTRA, UN CARRO ARMATO.

gettare e far costruire dei tipi nuovi, nei quali sono riunite e fuse, in una sintesi felice, tutte le buone qualità dei primi, mentre ne vengono eliminati i difetti.

Dall'altro lato abbiamo una categoria di prove non meno importanti: quelle relative ai carburanti normali e sussidiari, ed ai lubrificanti. Molte di esse vengono effettuate per incarico e secondo le direttive della « Commissione per i Combustibili » del Consiglio Nazionale delle Ricerche, presieduta da S. E. Parravano.

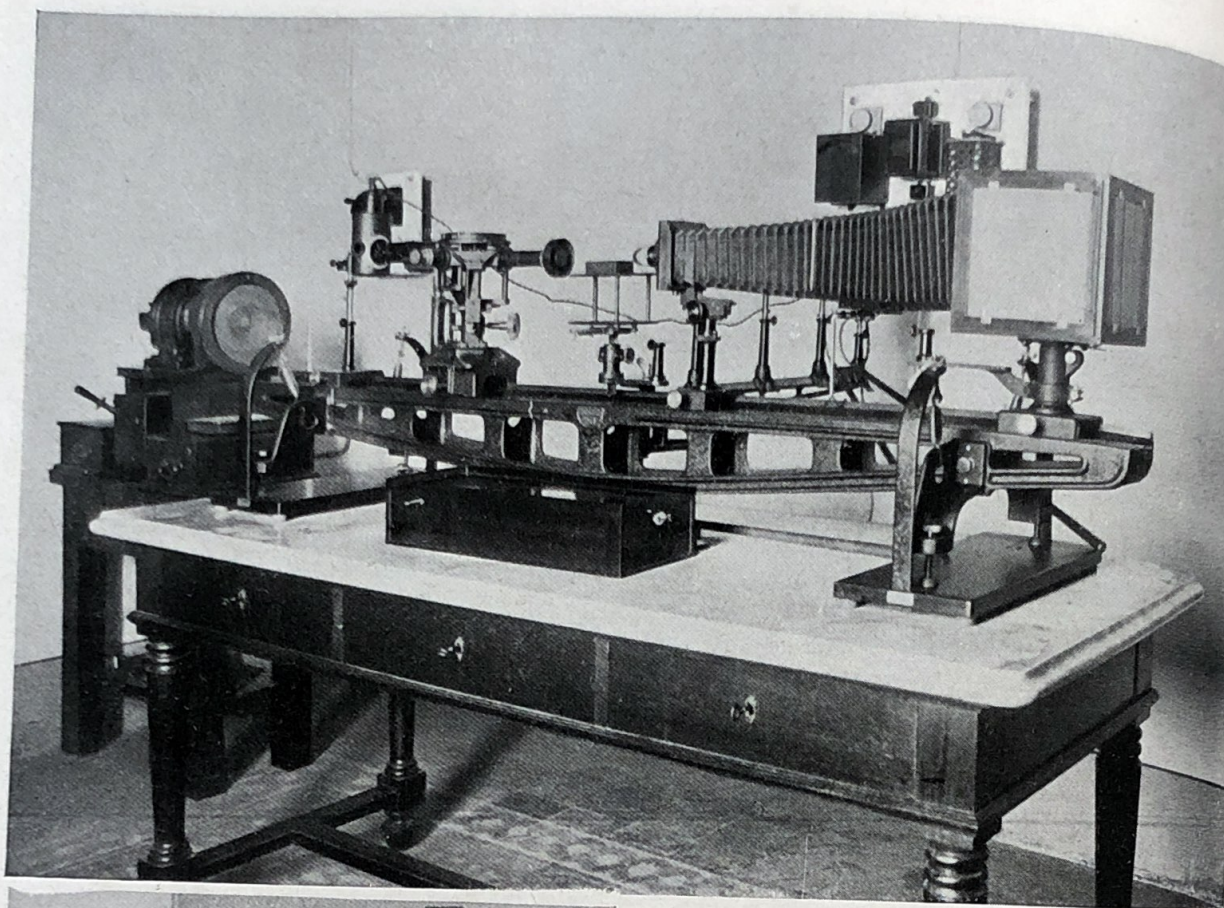
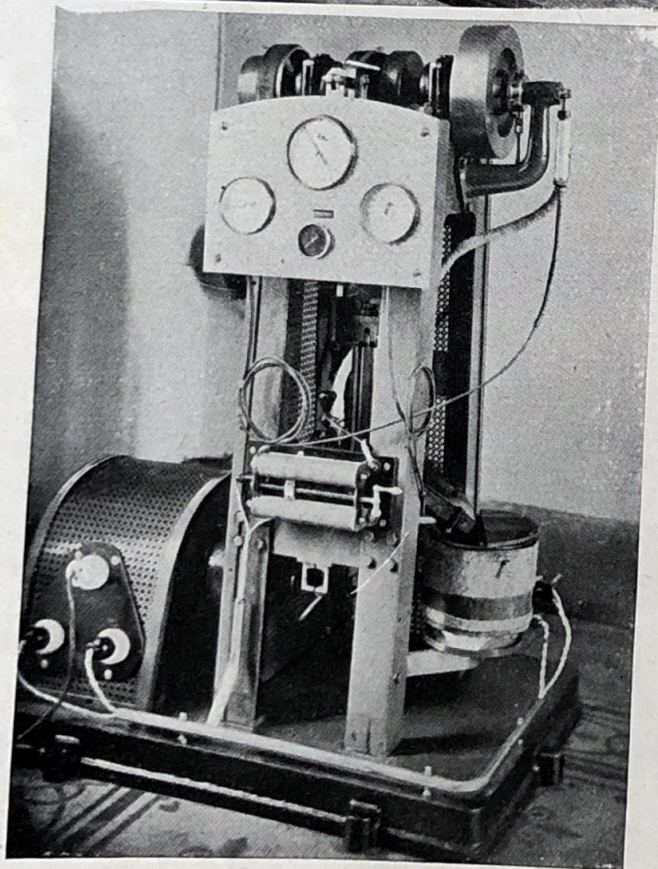
Per svolgere questo vasto ed organico programma, l'Istituto dispone di mezzi adeguati: un'*officina* propria per attrezzaggio e riparazioni, un *reparto disegnatori e progettisti,* una *sala verifiche* (per lo smontaggio ed il controllo delle misure dei vari automezzi), un'*autorimessa* per il ricovero degli automezzi in prova, un *laboratorio chimico* per le prove dei carburanti e dei lubrificanti, un *gabinetto metallografico* per lo studio ed il controllo dei materiali metallici, una *sala di prova per i motori* e per i loro accessori, ed una *sala prove elettriche e meccaniche*.

Uno sguardo al laboratorio chimico.

In questo reparto sono installati tutti gli impianti ed apparecchi necessari per effettuare le analisi dei carburanti e dei lubrificanti, le determinazioni del potere calorifico dei primi, lo studio del comportamento di entrambe queste categorie di materiali alle varie temperature di esercizio, le prove di corrosione, e così via.

Presentano una speciale importanza gli studi compiuti sulle varie miscele carburanti a base di prodotti nazionali (alcools etilico e metilico, olii minerali di Ragusa, ecc.) e quelli riguardanti l'utilizzazione dell'olio d'oliva di seconda pressione come lubrificante: utilizzazione che si è dimostrata possibile e conveniente entro limiti di impiego abbastanza larghi.

Alle prove chimiche si accompagnano prove pratiche di impiego di carburanti e lubrificanti, sui tipi di automezzi pei quali essi, date le loro caratteristiche, sono maggiormente indicati.

Fra gli apparecchi dei quali è munito il laboratorio chimico merita un cenno particolare il cosidetto « *lubricometro* »: un ingegnoso dispositivo ideato dal ten. col. ing. Enrico De Braud, già Capo dell' Ufficio Studi ed Esperienze dell'Ispettorato del Materiale Automobilistico, e costruito presso il Laborato-

VEDUTA DEL GABINETTO METALLOGRAFICO. SERVE PER LO STUDIO DEI METALLI E DELLE LEGHE METALLICHE IMPIEGATI PER LA COSTRUZIONE DELLE VARIE PARTI DELL'AUTOVEICOLO E PER LA VERIFICA DELLE MODIFICAZIONI CHE ESSI SUBISCONO CON L'USO.

IL « LUBRICOMETRO » DE BRAUD. ENTRO TALE APPARECCHIO L'OLIO LUBRIFICANTE VIENE SOTTOPOSTO AD UN LUNGO LAVORO MECCANICO IN CONDIZIONI ANALOGHE A QUELLE IN CUI ESSO LAVORA NEL MOTORE. SE NE RICAVANO COSÌ DEI DIAGRAMMI CHE ESPRIMONO IL COMPORTAMENTO DELL'OLIO SPERIMENTATO E CHE CONTENGONO GLI ELEMENTI SUFFICIENTI A CARATTERIZZARE UN DETERMINATO TIPO DI OLIO E A STABILIRE, CON CRITERIO COMPARATIVO, IL SUO GRADO DI BONTÀ.

rio Sperimentale. Tale dispositivo consente di effettuare uno studio comparativo dei vari tipi di lubrificanti, esperimentandoli in condizioni rigorosamente identiche, ed analoghe a quelle nelle quali essi si trovano a funzionare entro i motori degli autoveicoli. Nei diagrammi forniti dall'apparecchio vengono messi in evidenza gli elementi fondamentali che caratterizzano un dato tipo di olio e ne determinano il grado di bontà, ossia: le variazioni del coefficiente di attrito, le variazioni della viscosità, l'aumento del volume.

Al controllo chimico e strutturale dei metalli e delle leghe che entrano a formare le singole parti dell'autoveicolo è adibito il moderno *gabinetto metallografico,* che serve anche a mettere in evidenza le modificazioni e le deformazioni che tali materiali subiscono coll'uso prolungato.

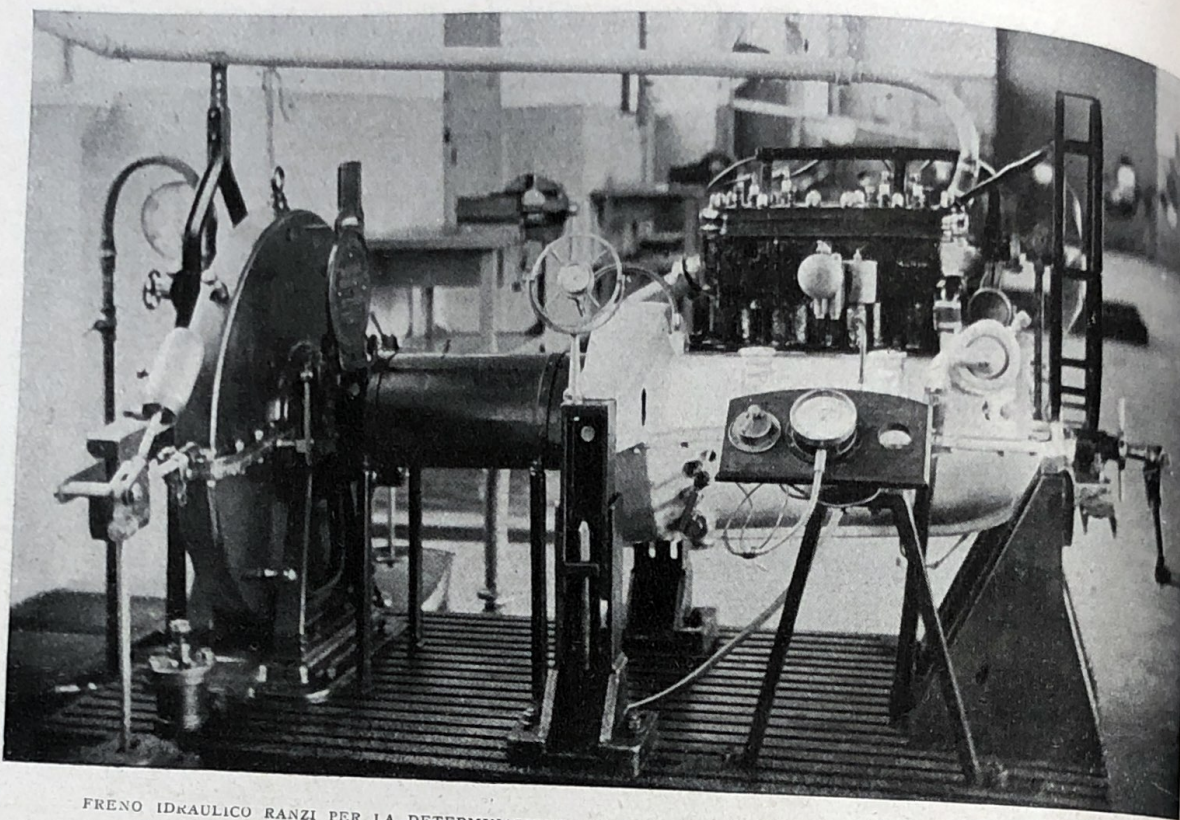
La sala di prova dei motori.

Spaziosa e bene attrezzata, la sala prove contiene tutte le installazioni necessarie per la verifica del funzionamento dei motori a

VEDUTA PARZIALE DELLA SALA PER LA PROVA DEI MOTORI. IN PRIMO PIANO È VISIBILE, IN PARTE, L'ALTERNATORE-FRENO; SI VEDONO POI LA BILANCIA DINAMOMETRICA, IL FRENO IDRAULICO RANZI, IL FRENO IDRAULICO FROUDE, ECC.

combustione interna, per la determinazione della loro potenza ai vari regimi, del loro consumo specifico di carburante e di lubrificante, e così via. Molto interessante per il visitatore è la *bilancia dinamometrica* (o, meglio, dinamografica), la quale fornisce sotto forma di una immagine luminosa, il diagramma effettivo del ciclo motore e consente quindi di determinare il lavoro compiuto durante il ciclo stesso e di scoprire le eventuali imperfezioni funzionali del motore in esame. Di non minore interesse è un altro ingegnoso apparecchio, lo *stroboscopio*, che serve a controllare il movimento delle parti mobili del motore (stantuffi, bielle, valvole, ingranaggi, ecc.). Esso consta essenzialmente di una lampada intermittente al Neon, di grande intensità luminosa, e la cui frequenza di interruzione può essere regolata fino a renderla sincrona col moto principale dell'organo che si vuol osservare. In tal modo l'organo stesso resterà illuminato ogni volta che verrà a trovarsi in una medesima determinata posizione e soltanto in quell'istante. Se l'organo in esame presenta dei moti secondari, che hanno velocità diversa da quella del moto principale, questi si renderanno visibili, e si potranno così scoprire vibrazioni, deformazioni, rimbalzi, ecc., i quali tutti riescono nocivi alla resistenza dell'organo considerato ed al buon funzionamento del motore.

Nella stessa sala sono installati altri apparecchi destinati alla verifica ed al collaudo di parti varie del motore o di dispositivi ad esso collegati. Così, ad es., uno speciale impianto serve per la *verifica dei filtri d'aria per i carburatori*. Nello scompartimento dove si trova il filtro da esaminare, viene immessa una quantità nota di polvere, che si mescola all'aria e viene aspirata con essa da un manicotto collegato con un aspiratore mosso da un motorino elettrico. L'aria polverosa è quindi obbligata a passare attraverso il filtro. La durata della prova e l'intensità della aspirazione sono sempre le stesse: il filtro d'aria risulterà tanto più efficace quanto minore sarà la quantità di polvere depositatasi nel manicotto.

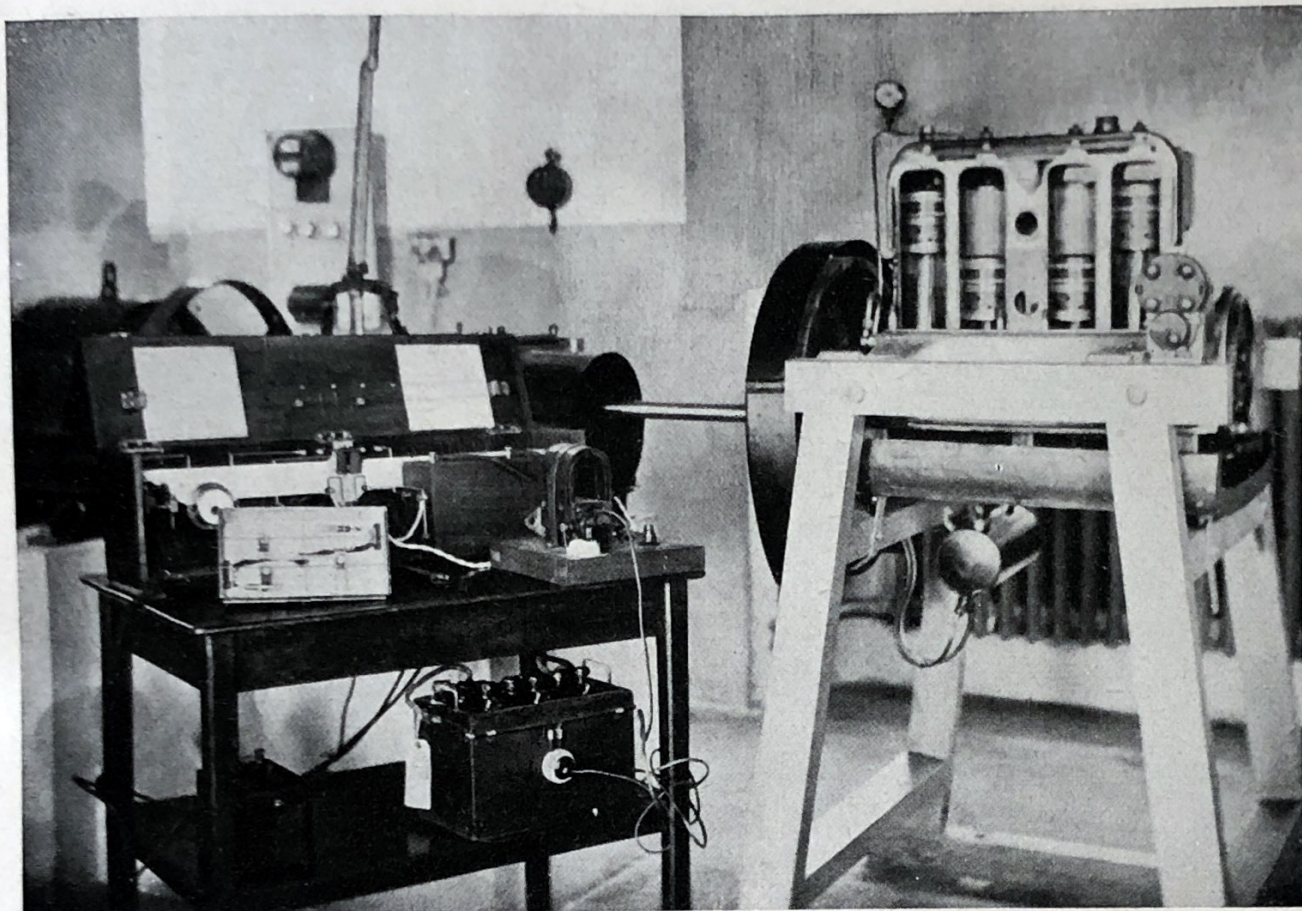
I trattori ed i carri armati devono poter marciare, come è noto, anche fuori strada o lungo pendii molto ripidi: è quindi necessario che essi siano muniti di carburatori capaci di funzionare anche se il motore è fortemente inclinato. Tuttavia esiste un *angolo massimo di inclinazione*, nei vari sensi, oltre-

FRENO IDRAULICO RANZI PER LA DETERMINAZIONE DELLA POTENZA E DEL CONSUMO SPECIFICO DEI MOTORI.

passato il quale un dato carburatore non può più funzionare; quest' angolo massimo vien qui determinato a mezzo di un apposito apparecchio, semplice ed ingegnoso.

Per alcune categorie di automezzi, destinate ad es. al trasporto notturno di truppe o ad altre azioni militari di sorpresa, è indispensabile che i motori risultino silenziosi più che sia possibile; ciò che si ottiene mediante la applicazione di silenziatori appositamente studiati. Un ingegnoso dispositivo, detto *audiometro,* ideato e costruito presso il Laboratorio Sperimentale, permette appunto di misurare l'intensità dei rumori uscenti dal silenziatore, e di paragonare quindi fra loro, nei riguardi della rispettiva efficacia, i vari tipi di silenziatori presi in esame.

APPARECCHIO PER LA MISURAZIONE DEL VALORE FRENANTE DELLE GUARNIZIONI DEI FRENI.

Anche il *potere frenante* delle varie guarnizioni proposte per i freni degli autoveicoli può essere qui verificato, mediante un dispositivo che misura il valore del coefficiente di attrito dei materiali sperimentati, e che è rappresentato dalla figura qui a fianco.

Sorvolando su molti altri interessanti apparecchi dei quali è munita la sala di pro-

STROBOSCOPIO PER IL CONTROLLO DEL MOVIMENTO DELLE PARTI MOBILI DI UN MOTORE. L'APPARECCHIO È COLLEGATO A SCOPO DIMOSTRATIVO, AD UN MOTORE SEZIONATO, MOSSO DA UN MOTORE ELETTRICO.

va dei motori passiamo invece ad un altro importante reparto dell'Istituto: quello delle prove elettriche e meccaniche.

Il reparto prove elettriche e meccaniche.

È destinato all'esame di tutti gli organi costituenti gli equipaggiamenti elettrici, e a quello dei vari apparecchi installati sugli autoveicoli. Vi si notano un *banco prove elettriche* ed un *banco prove meccaniche,* le quali possono essere effettuate a velocità costante oppure a velocità variabile, a seconda del bisogno. Il primo è munito di un motore elettrico che può ruotare a velocità regolabile da 50 a 5000 giri al minuto, ed al quale si possono accoppiare gli apparecchi da sperimentare. Un quadro di manovra provvisto di amperometri, voltmetri, lampadine di spia, spinterometri, regolatori di tensione, ecc., permette di controllare le caratteristiche ed il funzionamento di magneti, dinamo, bobine, spinterogeni, motorini di avviamento, ecc.

Il secondo serve invece per le prove meccaniche di lunga durata, e si compone di un albero d'acciaio munito di raccordi alle due estremità per l'attacco di qualsiasi tipo di comando. L'albero viene fatto ruotare da un motore elettrico asincrono per le prove a velocità fissa, e da un motore a corrente continua per quelle a velocità variabile. Per il controllo del rendimento meccanico ed elettrico degli apparecchi sperimentati il banco è provvisto di precisi misuratori dell'energia elettrica assorbita, e di apparecchi di assorbimento e di misura dell'energia elettrica prodotta dalle dinamo per gli impianti di illuminazione. Nel reparto in oggetto vi sono anche impianti per la ricarica degli accumulatori, impianti per la misura della durezza di parti di apparecchi: metalliche o formate di altri materiali; per la verifica della resistenza delle candele d'accensione alle alte temperature ed alle pressioni elevate che si hanno nell'interno dei motori, ecc.

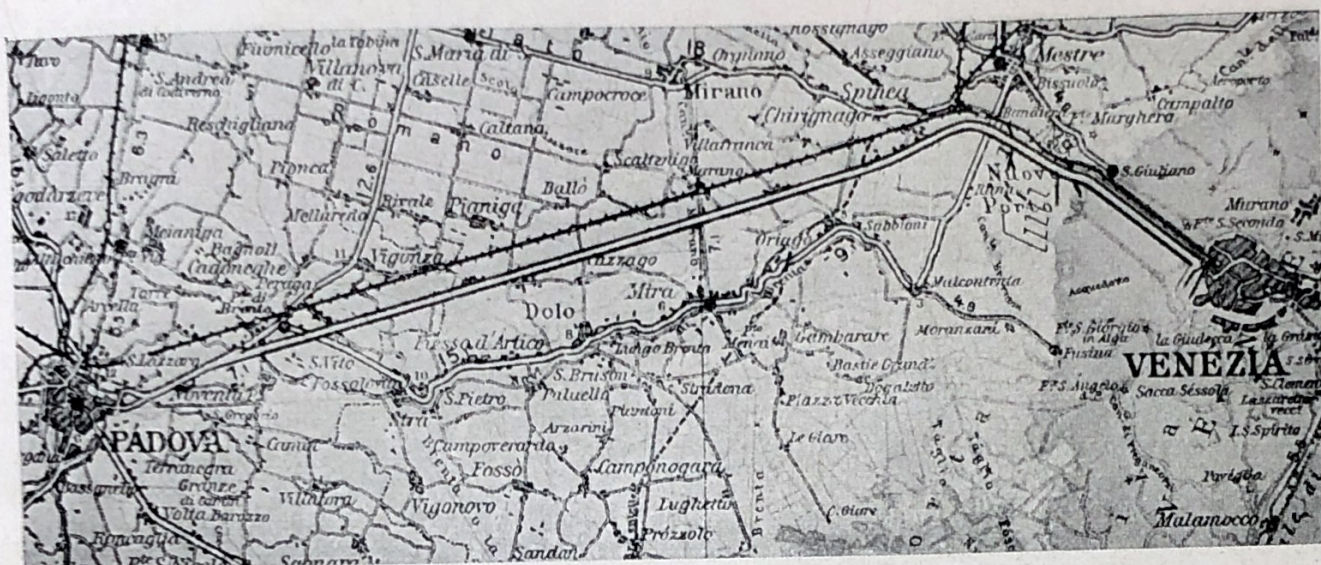
Il Corso Superiore di Automobilismo.

Presso il Laboratorio Sperimentale si tiene ogni anno un « Corso Superiore di Automobilismo », a frequentare il quale vengono comandati dal Ministero della Guerra una cin-

VEDUTA DI UN'AULA DEL CORSO SUPERIORE AUTOMOBILISTICO CHE SI SVOLGE PRESSO IL LABORATORIO SPERIMENTALE.

quantina di Ufficiali di ogni Arma e di ogni grado, da quello di capitano in su. Vi prendono parte anche alcuni ufficiali dell'Aeronautica, in qualità di uditori. Scopo del Corso è quello di curare e di perfezionare la preparazione tecnica specializzata degli ufficiali addetti al governo degli automezzi tanto del R. Esercito quanto della R. Aeronautica, e la necessità e l'importanza di una simile preparazione vanno crescendo ogni giorno, coll'estendersi della motorizzazione nelle varie Armi. Al Corso in oggetto, che è affidato alle sapienti cure dei coltissimi ufficiali dirigenti l'Istituto ed i suoi vari reparti, è stato dato molto opportunamente un carattere teorico-pratico. Le lezioni e le conferenze teoriche sono cioè accompagnate ed integrate da prove applicative, per le quali l'Istituto ha messo a disposizione un materiale didattico e documentario che per varietà, ricchezza e selezione è senza dubbio unico nel suo genere, almeno in Italia. Gli allievi vi apprendono così lo smontaggio ed il montaggio del motore e delle altre parti dell'autoveicolo, vi effettuano prove di guida, compiono utili visite di istruzione a grandi officine automobilistiche, e così via.

Molte considerazioni si potrebbero fare a questo punto sull'ottima iniziativa che ha dato luogo alla creazione ed al funzionamento del laboratorio; ma non è questa la sede per esporle. Qui abbiamo dovuto forzatamente limitarci a fare una rassegna sommaria ed incompleta, sufficiente tuttavia a dare un'idea generale di un Istituto che, per modernità e completezza di impianti e vastità di compiti, può sostenere oggi vantaggiosamente il confronto con le analoghe istituzioni straniere.

Dott. Ing. SERAFINO de CAPITANI.

IL TRACCIATO DELL'AUTOSTRADA PADOVA-VENEZIA SI SVOLGE QUASI SEMPRE PARALLELO A QUELLO DELLA FERROVIA FIN QUASI ALLE PORTE DI MESTRE, POI TOCCANDO IL NUOVO PORTO DI MARGHERA TROVA LA SUA CONTINUAZIONE NEL PONTE DEL LITTORIO SULLA LAGUNA.

OPERE DEL REGIME

L'AUTOSTRADA PADOVA-VENEZIA

«Le autostrade sono una grandiosa anticipazione italiana, un segno certissimo della nostra costruttiva potenza, non indegna degli antichi figli di Roma ». Sono parole del Duce. Parole lapidarie che esprimono non soltanto la fierezza di una capacità creatrice, ma il moto intrinseco dell'italianità fascista, simile a quello che fece avanzare — con la forza, con gli ordinamenti politici, con la sapienza giuridica — la civiltà romana fra tutte le genti, attraverso le vie consolari ed imperiali stese nel mondo.

Cancellata la vergogna delle polverose, abbandonate strade che contrassegnavano la nostra inferiorità rispetto alle altre grandi nazioni europee; sistemate e pavimentate modernamente le vie ordinarie; costruiti nuovi tronchi per oltre 6000 km., l'Italia ha creato, per prima, strade esclusivamente destinate agli autoveicoli, segnando le nuove direttive della viabilità mondiale.

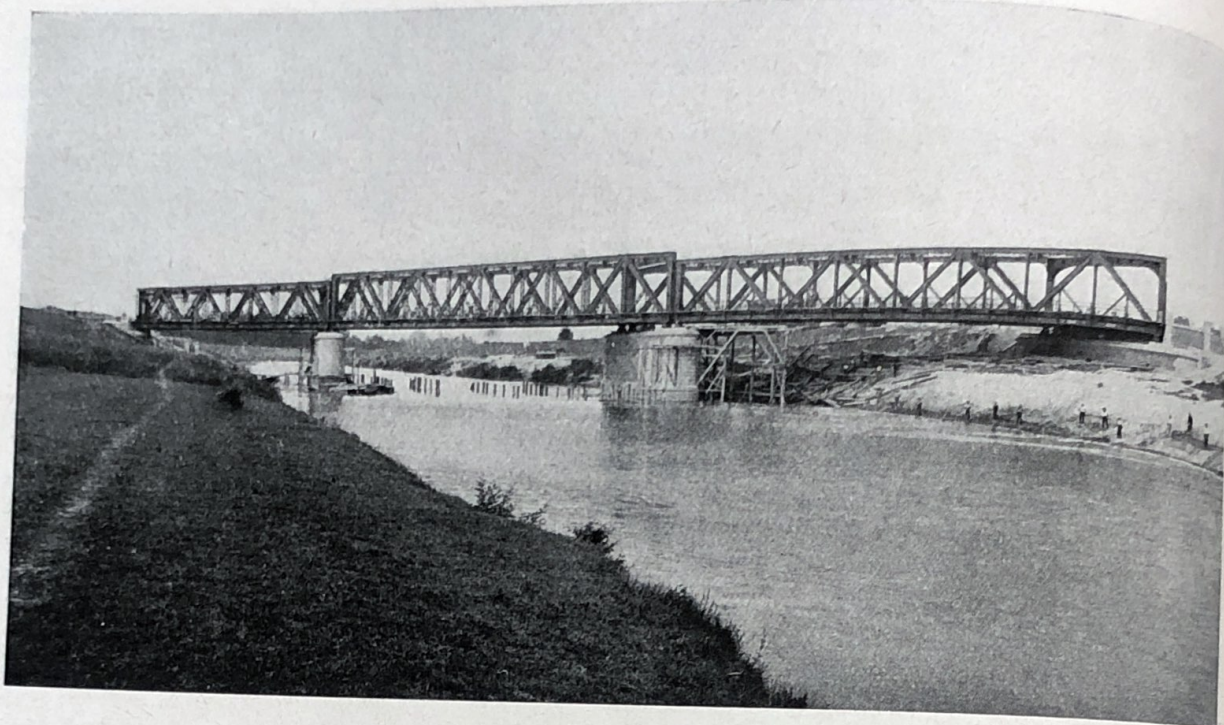
L'automobile costituisce un mezzo di trasporto che, per la sua velocità, la sua struttura, la sua manovra, male si accomuna sulla stessa sede stradale con i pedoni, i ciclisti ed i veicoli ordinari di vario genere. Là dove il traffico è intenso, l'uso promiscuo della strada riesce gravemente pericoloso, limita la potenzialità degli automezzi, richiede una costosa vigilanza. Ed il crescente impiego di autoveicoli, per il trasporto di persone e di cose, i continui perfezionamenti tecnici che ne aumentano la velocità e la forza di trazione, rendono gli inconvenienti ancor più lamentevoli.

Quindi, per un fine di sicurezza, oltre che per un più rapido flusso del traffico, si è ritenuto opportuno di creare, sia pur gradatamente, sedi riservate ai soli autoveicoli con caratteristiche costruttive rispondenti particolarmente allo scopo.

L'iniziativa italiana, che costituisce una realizzazione fascista riconosciuta universalmente come esemplare, mirò dapprima a congiungere Milano con i laghi di Como e di Varese.

Poi fu posto mano all'autostrada Napoli-Pompei, la quale verrà prolungata sino a Salerno.

Ormai in esercizio è la Firenze-Viareggio; in corso di esecuzione trovasi la camionale Genova-Milano.

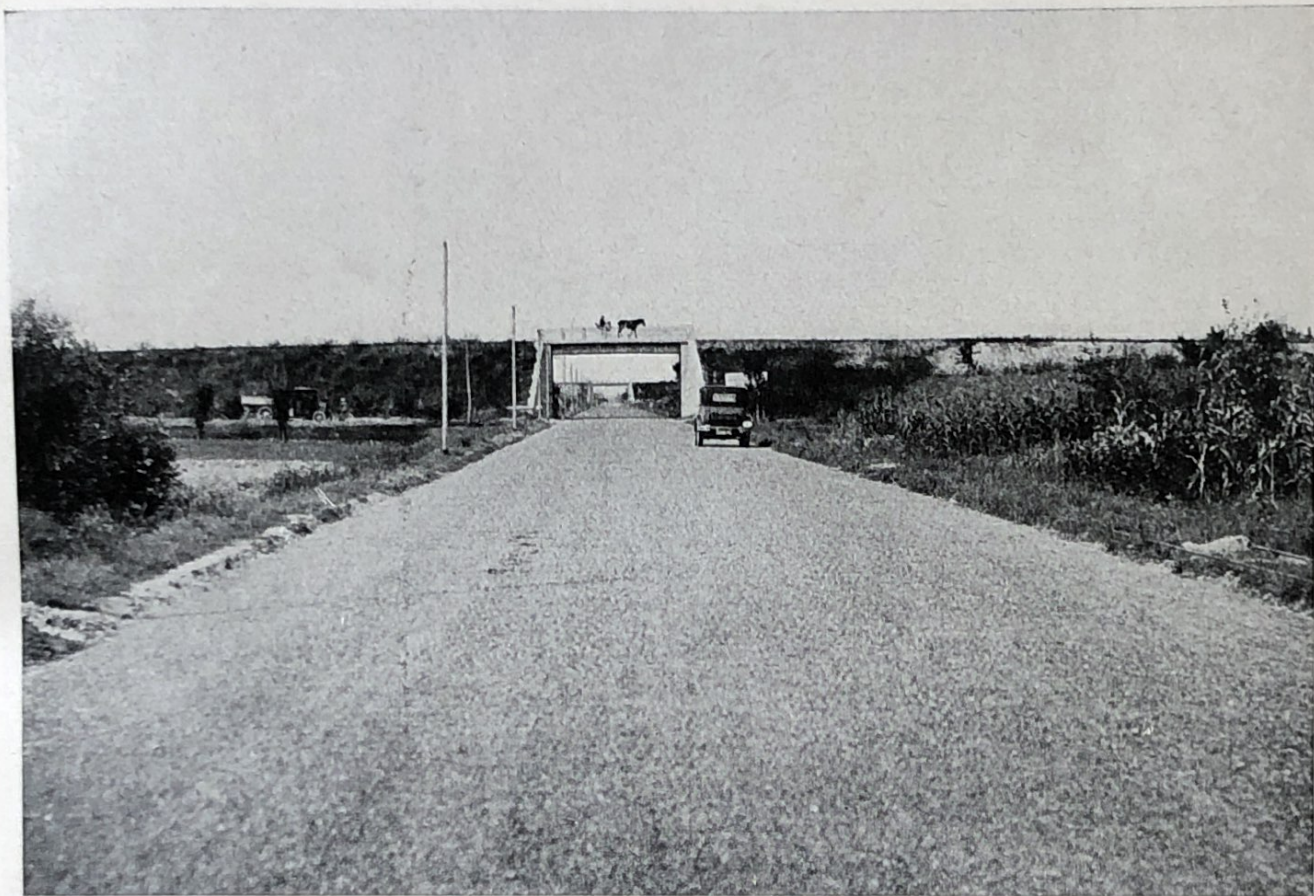
Ma la più vasta opera del genere sarà la pedemontana Torino-Trieste, della quale già si percorrono i tronchi Torino-Milano; Milano-Bergamo; Bergamo-Brescia.

IL PONTE OBLIQUO SUL BRENTA. (*fot. Ferruzzi, Venezia*)

***

Prima che abbia termine l'XI anno dalla Marcia su Roma è compiuta la costruzione di un altro tronco della Torino-Trieste: il tratto compreso tra Padova e Venezia.

È un rettifilo (il massimo di quelli inseriti nelle autostrade italiane), di km. 23,870, che si stacca alla periferia di Padova dalla strada statale « Padana Superiore Torino-Mestre » e giunge, mediante un'ampia curva dello sviluppo di m. 720, con raggio di m. 800, al quartiere urbano di Mestre. Di qui, percorrendo un breve tratto di strada all'uopo sistemata, si supera il cavalcavia di Mestre e poi s'infila il Ponte del Littorio per arrivare al piazzale Roma, in Venezia.

Il lungo rettifilo, sebbene si svolga su terreno piano, non riesce monotono, in quanto supera molti corsi di acqua e strade importanti, così che, specie dai rilevati, consente una vista varia, spesso attraente per la distesa della rigogliosa campagna con folti gruppi di alti alberi che contrassegnano i parchi di alcune antiche ville patrizie. Nel volgere poi lo sguardo verso Padova, ammirasi in asse dell'autostrada uno dei più alti colli Euganei (il Colle della Madonna), la cui cima costituisce anzi un caposaldo naturale del rettifilo,

FRONTALE ESTERNO DEL PONTE SUL BRENTA. (*fot. Ferruzzi, Venezia*)

(*fot. Ferruzzi, Venezia*)

IL RETTIFILO CON ATTRAVERSAMENTI SUPERIORI DI STRADE COMUNALI.

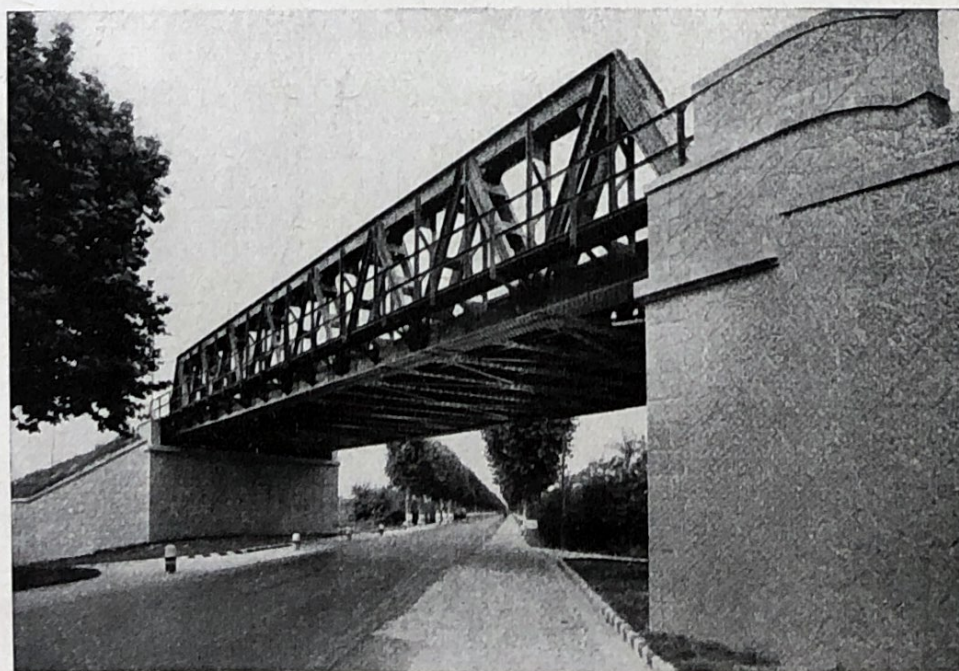
mentre nel volgere lo sguardo verso Venezia scorgesi all'orizzonte il campanile di S. Marco.

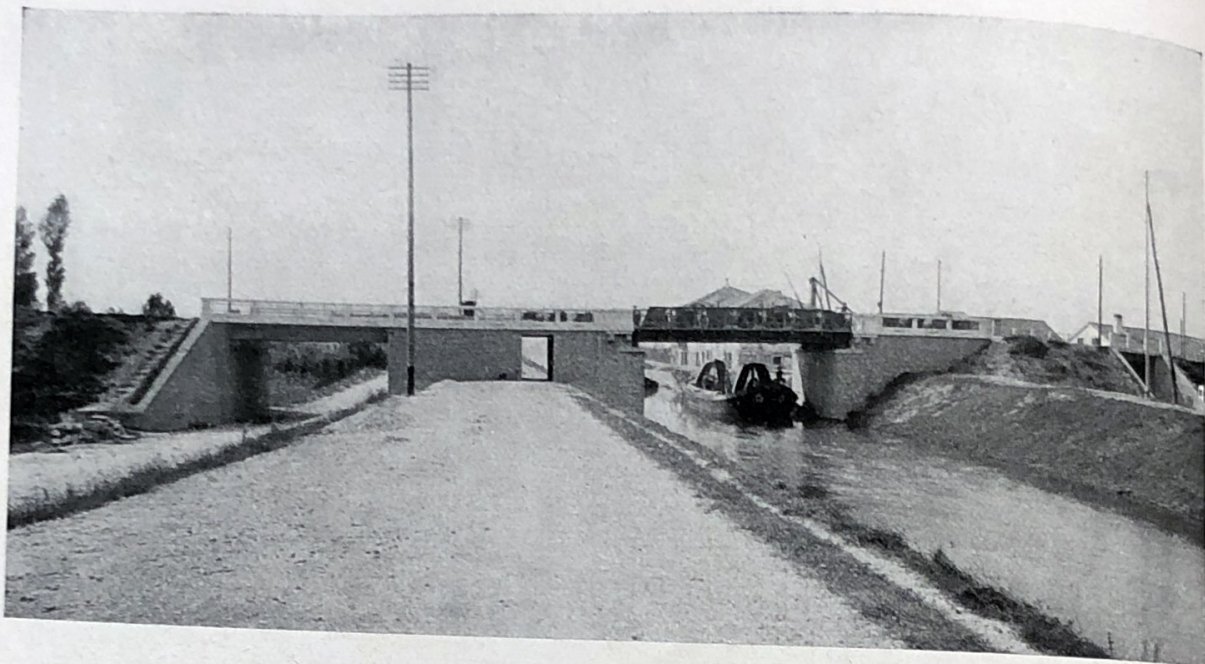
La nuova arteria riduce a 37 km. la lunghezza stradale fra la zona urbana di Padova ed il piazzale Roma in Venezia, in luogo di km. 43,800 che costituiscono la distanza fra gli stessi punti percorrendo la statale « Padana superiore ».

E poichè quest'ultima attraversa, com'è noto, numerosi centri abitati, l'autostrada consente, per la più celere e sicura marcia dei veicoli, oltre che per il minor percorso, di dimezzare press'a poco il tempo necessario per il tragitto fra le due città.

⁂

L'autostrada propriamente detta, che misura km. 24,600, ha le caratteristiche di una perfetta ferrovia senza rotaie.

Ha per capilinea piazzali e stazioni; una stazioncina a metà circa del percorso con piazzale di sosta e di accesso per gli autoveicoli provenienti da Dolo e Mirano; pendenze

(*fot. Ferruzzi, Venezia*)

CAVALCAVIA SULLA « PADANA SUPERIORE ».

OPERE PER L'ATTRAVERSAMENTO DEL CANALE TAGLIO DI MIRANO E DELLA PROVINCIALE MIRA-MIRANO. (*fot. Ferruzzi, Venezia*)

lievissime nei rilevati (mai superiori al 2,5 per cento); una sola, amplissima curva.

Naturalmente è impedito il transito pedonale e animale, nè vi sono passaggi a livello perchè le strade e le ferrovie che s'incontrano sono attraversate da cavalcavia e sottopassaggi.

La carreggiata ha la larghezza di dieci metri, di cui un metro per ciascun lato è preso da banchine riservate al personale di sorveglianza, e la pavimentazione — adeguata al più pesante traffico — è costituita da una robusta fondazione di sasso su letto di sabbia sormontato da uno strato di pietrisco duro, il quale a sua volta è coperto da un altro strato di pietrisco basaltico penetrato di bitume.

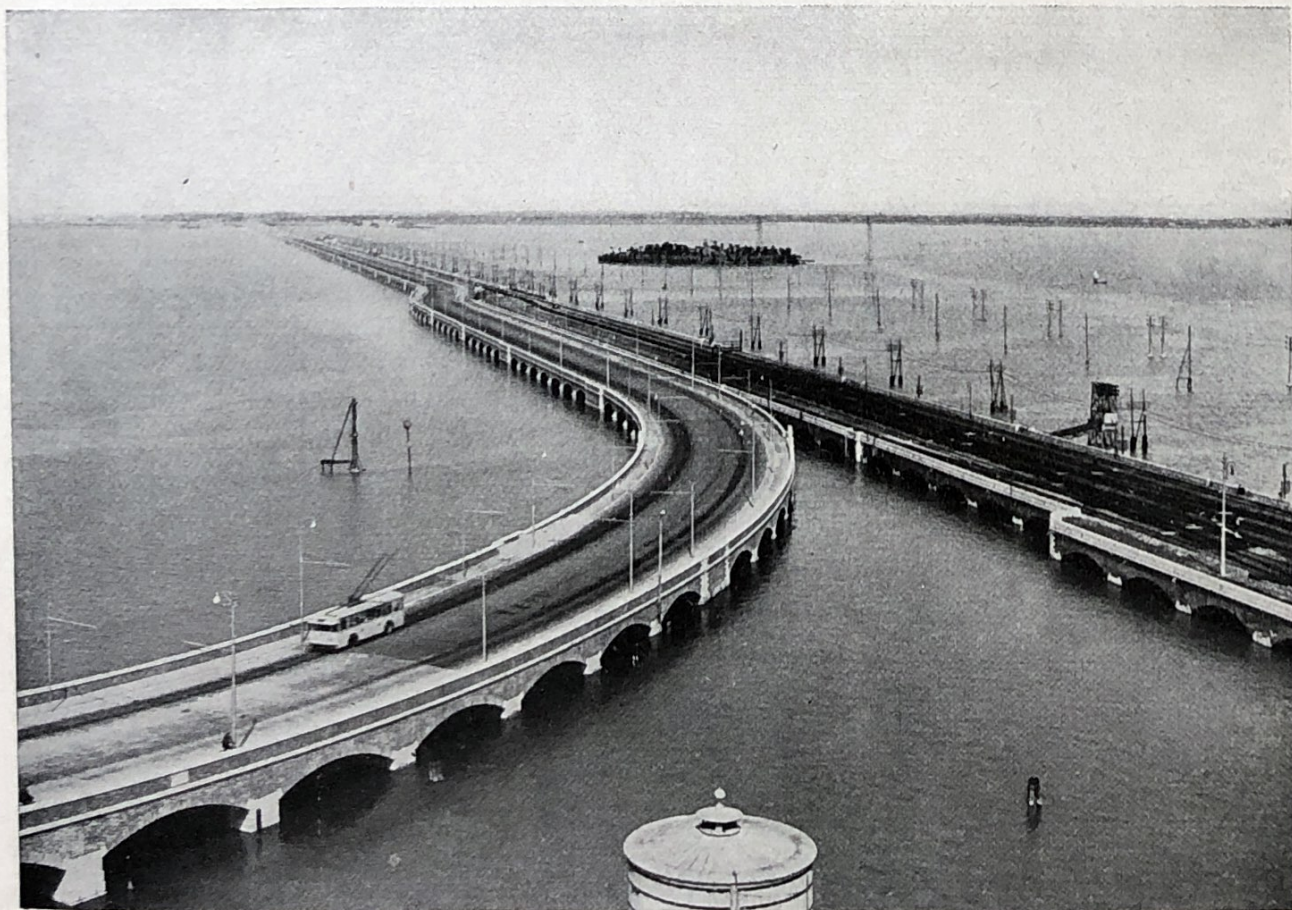
A sussidio del servizio di sorveglianza è adibita una speciale linea telefonica, con apparecchi collocati non soltanto nelle tre stazioni, ma altresì lungo tutto il percorso.

LA STAZIONE DI MESTRE. (*fot. Ferruzzi, Venezia*)

Numerosi sono i manufatti che si resero necessari per gli incontri di fiumi, ferrovie, tranvie, strade ordinarie, canali collettori di bonifica, ecc. Fra le più importanti opere sono da annoverare un grande ponte di ferro sul Brenta, a tre campate indipendenti, della complessiva lunghezza di m. 170, caratteristico per la sua ardita obliquità; il cavalcavia di 59 metri a sette luci, di cemento armato, che sovrasta alla linea tramviaria Padova-Fusina

(*fot. Ferruzzi, Venezia*)

IL QUARTIERE URBANO DEL PORTO INDUSTRIALE DI MARGHERA.

(*fot. Ferruzzi, Venezia*)

IL PONTE DEL LITTORIO VISTO DA VENEZIA.

e alla strada comunale di Noventa Padovana; il cavalcavia di ferro, lungo 34 metri, sulla statale N. 11, cioè sulla « Padana superiore Torino-Mestre »; i soprapassaggi e i sottopassaggi di due strade provinciali, di dodici strade comunali, della ferrovia Mestre-Piove di Sacco; i ponti sul fiume Tergola, sul Rio delle Arzere, sul Canale Taglio di Mirano, sulla Pionca, sul Lusore, sul Cime.

Ma l'entità dei lavori eseguiti può essere complessivamente espressa in modo preciso con alcune cifre. I lavori di terra richiesero per scavi e rilevati un movimento di complessivi mc. 743.800; il volume delle murature di calcestruzzo fu di mc. 13.700; quello delle murature in pietra da taglio, pietrame a paramento visto, a mattoni e per fondazione fu di mc. 16.860. Ben 327 tonnellate di ferro tondino furono poste in opera per le strutture di cemento armato e kg. 1.411.000 di ferro per ponti. La pavimentazione richiese mc. 36.000 di sabbia; mc. 42.000 di pietrame per la massicciata; mc. 56.900 di pietrisco duro o basaltico; kg. 1.050.000 di bitume. Le giornate lavorative furono oltre 280.000.

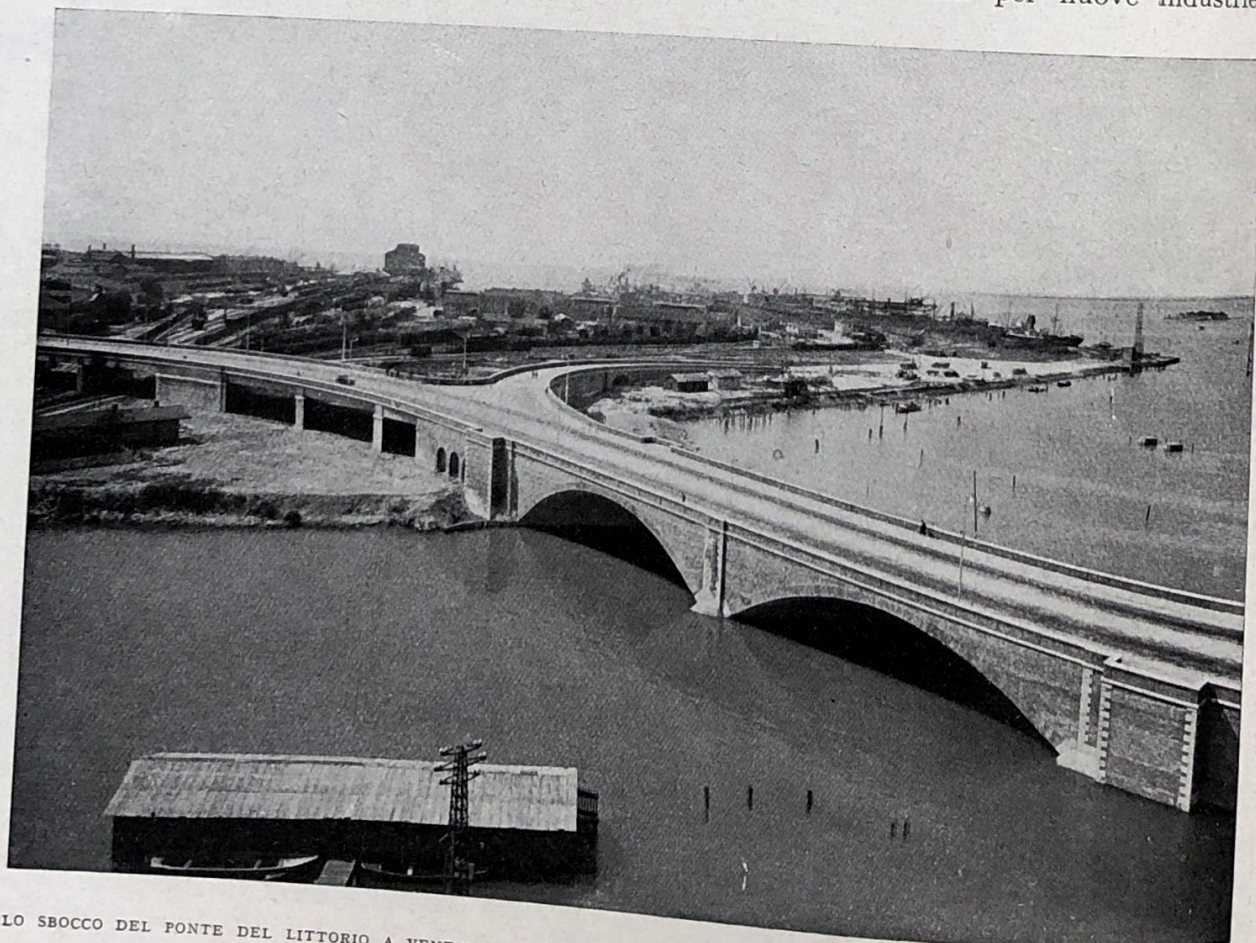
***

Della nuova autostrada non occorre illustrare l'importanza turistica. Basta il nome della città cui fa capo: Venezia.

Però il Ponte translagunare — denominato del Littorio per attestare che l'antica gloria veneta si è ricongiunta alla rifiorente gloria della Patria — non fu costruito soltanto nell'intento di facilitare l'afflusso dei forestieri che, col suo incomparabile fascino, Venezia richiama da tutto il mondo.

La saldatura della città lagunare alla terraferma fu concepita, voluta, realizzata, secondo un disegno più vasto, con uno scopo ben più fecondo.

Costituisce infatti, come ormai è riconosciuto da tutti, uno strumento per lo sviluppo della potenzialità commerciale ed industriale di Venezia, la quale non può distogliere dal mare il suo anelito operoso, sotto pena di decadenza mortale.

Creato con ammirevole sagacia il Porto industriale di Marghera, suscettibile di espansione presso che illimitata, il quale già raccoglie 65 stabilimenti per nuove industrie,

LO SBOCCO DEL PONTE DEL LITTORIO A VENEZIA, CON LA RAMPA D'ACCESSO AL PORTO COMMERCIALE DELLA MARITTIMA.

(fot. Ferruzzi, Venezia)

(fot. Ferruzzi, Venezia)

IL PORTO COMMERCIALE DELLA MARITTIMA (VEDUTA AEREA).

così che gli investimenti in costruzioni ed impianti d'iniziativa privata possono calcolarsi in poco meno d'un miliardo di capitale, mentre il movimento marittimo, in continua ascesa, raggiunge ormai 900.000 tonnellate annue; conferito al vecchio Porto commerciale della Marittima un moderno assetto, in modo che risultino ognor più agevoli ed economiche le operazioni di sbarco e d'imbarco, restava da collegare questi due fulcri dell'attività veneziana, e soprattutto da renderli aderenti al fenomeno dello spostamento del traffico, in misura sempre maggiore, dalla ferrovia all'automobile.

Perciò, col destinare a questo mezzo di locomozione una strada (di cui il Ponte del Littorio può considerarsi un settore) a servizio dei due porti per il traffico con Padova, principale cliente, per così dire, insieme agli importanti centri cui è collegata, delle industrie e dei traffici marittimi veneziani, l'efficienza di tutta l'attività portuale di Venezia riuscirà grandemente perfezionata ed accresciuta.

Quindi l'autostrada aperta ora al traffico, pur costituendo un tronco della Torino-Trieste, risponde all'essenziale bisogno della terra veneta di migliorare le comunicazioni col suo porto, il quale ha già un movimento superiore, dopo Genova, a quello di tutti gli altri porti italiani.

L'opera compiuta ha richiesto la spesa di circa 30 milioni, sostenuta per un terzo dagli Enti locali di Venezia e di Padova e per il rimanente da una Società che gli Enti medesimi andarono a costituire, fruendo di un notevole contributo cinquantennale dello Stato.

Ma la via ordinaria fra Padova e Venezia, affollata spesso di pedoni e di veicoli di ogni sorta, inceppata per l'attraversamento di paesi popolosi, per la linea tranviaria che la fiancheggia in varî tratti, per il tracciato frequentemente tortuoso, non poteva offrire agli automezzi una percorrenza celere e sicura.

Ciò sarà possibile usando della nuova arteria, la quale verrà preferita anche per l'opportuna applicazione di una tariffa assai mite, ragguagliabile al solo risparmio di spesa per il minor percorso (circa 7 km.) di cui l'autoveicolo fruisce.

Gli Enti pubblici che han creato la grande opera mostrano, pure in tale guisa, d'in-

UNA VEDUTA AEREA DEL PORTO INDUSTRIALE DI VENEZIA. (*fot. Ferruzzi, Venezia*)

tendere e curare gli interessi della viabilità come interessi di somma importanza per l'avvenire della Nazione.

Se il reddito di un paese — affermava Quintino Sella — dipende anzitutto dalla popolazione, dall'attività, dal valore relativo di essa, un ragguardevole contributo apportano le strade in quanto diminuiscono le spese di produzione.

Ed il ferreo restauratore dell'erario, suffragando con calcoli profondi e precisi, secondo il suo costume, le proprie asserzioni, non esitava a dire di aver « acquistato il convincimento che è opera veramente da prudente cittadino lo spingere per quanto si può il paese affinchè attenda con tutte le forze ad aumentare i suoi mezzi di viabilità ».

GIOVANNI MILANI.

ECHI DEL CAMPEGGIO DEL T. C I. IN VALSAVARANCHE

UN GRUPPO DI CAMPEGGIANTI, GIUNTO SULLA VETTA DEL GRAN PARADISO; — IL GRAN PARADISO (VERS. DI VALSAVARANCHE); — UNA SOSTA SUL GHIACCIAIO DI GR. ETRET; — UN RUSTICO «GONG» DÀ IL SEGNALE DEL PASTO; — LA CASCATA DELLA SAVARA PRESSO PONT; — STAMBECCHI IN VEDETTA; — LE TENDE DEL CAMPEGGIO NEL PIANO DI PONT; — CAMPEGGIANTI IN ESCURSIONE.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

Continuando nella sua attività editoriale, l'ENIT ha pubblicato in edizione francese ed inglese un piccolo opuscolo intitolato: « Informazioni per i viaggiatori in Italia ». Esso fornisce in primo luogo notizie precise sulle formalità per i visti consolari ai passaporti, sulle visite doganali dei bagagli e per la loro spedizione e assicurazione, sul trasporto di apparecchi fotografici e di armi, sui viaggi nei treni in genere (orari, tariffe, biglietti, facilitazioni, viaggi di comitive, vagoni-letto, reclami, ecc.); dà inoltre precise istruzioni per i turisti automobilisti, dà ragguagli sulle autostrade e sui servizi di Gran Turismo, sulle monete italiane, sul servizio guide e interpreti, sugli alberghi, ecc.

È insomma un « vademecum » indispensabile per i forestieri che si recano a visitare il nostro Paese.

Della riuscita serie di guidine di Città d'Arte, particolare rilievo meritano le edizioni francese, inglese e tedesca di un' artistica pubblicazione su *Bologna;* come il contenuto è sobrio e denso di dati, così le illustrazioni e la copertina sono ispirate ad un moderno senso artistico, piacevole ed invitante.

Sono anche uscite, a cura dell'ENIT le edizioni inglese, francese e tedesca della guidina di *Firenze,* l'edizione inglese della guidina di *Siena;* e, raccolte in un volume rilegato, dieci guidine in lingua spagnuola, contenenti l'illustrazione di *Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Trieste, Torino, Venezia.*

Di questa serie possono anche far parte le varie edizioni di una pubblicazione su *I Dintorni di Roma,* di cui abbiamo ora la versione inglese: itinerari attraenti e classici sono indicati al lettore, la fantasia del quale è anche colpita dalle belle fotografie che si alternano al testo.

Nel patrimonio artistico dell'Italia, largo posto hanno le cosidette « Città Morte », intorno alle quali incessantemente si svolgono i lavori di escavazione per ricondurle alla luce nella loro primitiva grandezza.

Sono appunto queste zone che, per la suggestione storica ed artistica che da esse emana, più interessano gli ambienti culturali di tutto il mondo e più attraggono visitatori e studiosi.

A questi l'ENIT offre ora una serie di pubblicazioni, curate per il testo da noti cultori, e corredato di nitide illustrazioni. Ne sono state finora poste in distribuzione le edizioni in lingua inglese, tedesca e francese.

La serie si compone di cinque opuscoli, dedicati ad *Ostia, Pompei ed Ercolano, Paestum, Città dell'Etruria,* e *Città della Magna Grecia.*

Il testo per Ostia è stato curato dal prof. Guido Calza, direttore di quegli scavi; il prof. Amedeo Majuri, direttore degli scavi di Pompei e di Ercolano, ha dal canto suo dettato il testo dell'altra pubblicazione, con quella competenza e con quell'amore che gli derivano dai lunghi anni di studi compiuti nella zona classica delle due città sepolte; di Paestum, la fastosa città greca ha scritto il prof. A. Marzullo, sopraintendente alle antichità della provincia di Salerno, mentre Pericle Ducati ha trattato della vasta e suggestiva zona dell'Etruria.

Infine il testo della pubblicazione sulle città della Magna Graecia è stato fornito all'ENIT dalla « Società per la Magna Graecia » e costituisce una fedele e competente illustrazione della zona più ricca di ricordi della fondazione delle colonie italiche.

Della stessa serie può considerarsi poi una altra guidina dell'ENIT, dovuta al prof. Pirro Marconi, intesa ad illustrare le *Città classiche della Sicilia*: un *itinerario dell'arte,* che ci conduce da Taormina a Siracusa, da Pantalica a Palazzolo Acreide, da Agrigento a Selinunte, a Segesta, a Solunto; uno sguardo su una zona delle più seducenti, tanto dal lato storico, quanto da quello artistico e naturale.

È uscita poi la IV ristampa del noto volume sull'*Arte in Italia,* di Luigi Dami, riveduto da Corrado Ricci. Di questa pubblicazione sono già apparse le edizioni inglese, francese e tedesca, che sono ricercatissime da parte dei turisti stranieri.

Per completare il quadro della recente attività editoriale dell'ENIT, ricorderemo l'uscita della bella pubblicazione su *I Giardini d'Italia.*

Uno dei più gentili aspetti della nostra Penisola è così illustrato in tre edizioni in lingue estere, ispirate al massimo buon gusto artistico ed editoriale.

La pubblicazione, elegantissima, presenta al lettore, dopo alcuni cenni storici ed esplicativi sul giardino italiano, una serie di felici illustrazioni nitidissime dei più celebrati giardini e ville che si trovano nel nostro Paese e che devono anch'essi esser oggetto di visita da parte del turista.

La «GUIDA D'ITALIA» del T. C. I.

Non aver bisogno di consultare la Guida d'Italia del Touring sarebbe privilegio di un enciclopedico, e nessuno di noi lo è compiutamente. Ma chi viaggiando per diporto o per affari continua ad assalire se stesso con domande che non sa soddisfare, riguardino esse il nome o l'epoca o l'autore di un monumento; il nome o la quota o il modo di salire un monte, o il panorama che esso offre; o una delle grandi opere che sono vanto dei giorni nostri; chi desidera visitare, anche rapidamente, le principali bellezze di una città, chi desidera consultare una Carta o una Pianta, chi desidera rispondere alle mille e mille esigenze della nostra mente, questi ha bisogno della Guida. La cultura in questi nostri tempi di fretta si forma in buona parte soddisfacendo subito il desiderio di sapere che continuamente ci tormenta; chi aspetta, ha perso l'occasione di imparare qualche cosa, forse per sempre. La Guida d'Italia del T. C. I. può realmente ritenersi assai più che un manuale turistico: è uno strumento validissimo di cultura.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
***LIGURIA** (e Nizzardo) (1 vol. - ediz. 1933)	» 16 —	» 18 —	» 20 —
EMILIA (con Pistoia e Prato) (1 vol. - ediz. 1924)	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
***ROMA E DINTORNI** (1 vol. - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) – Lombardia (1 vol.) – Veneto (1 vol.) – Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) – Liguria (1 vol.) – II vol. della Guida dell'Italia Centrale (1 vol.) – Roma e dintorni (1 vol.) – Napoli e dintorni (1 vol.) – Sicilia e Isole Minori (1 vol.) – Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede **L. 155** —; Italia e Colonie **L. 162** —; Estero **L. 182** —.

I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede **L. 50** —; Italia e Colonie **L. 53** —; Estero **L. 61** —.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40** —; Italia e Colonie **L. 43** —; Estero **L. 50** —.

LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 225** —; Italia e Colonie **L. 233** —; Estero **L. 225** —, *oltre alle spese postali.*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T.C.I.; *per i non Soci essi sono raddoppiati.* Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

VITA DEL TOURING

La famiglia BERTARELLI è stata colpita da una grave sventura. A soli 43 anni **UGO BERTARELLI,** figlio del fratello primogenito di L. V. Bertarelli, valoroso combattente del Carso e del Montello, decorato di guerra, valente collaboratore col cugino Ing. Mario e coi fratelli Dott. Guido e Marco di quell'industria nella quale la famiglia del nostro antico Presidente si è nobilmente affermata in Italia, soccombeva a un lungo malore che spense in lui le forze rigogliose della gioventù.

Il Touring partecipa al lutto dei parenti, dei congiunti, degli amici, e fra questi ultimi sono tutti i Dirigenti del nostro Sodalizio.

Ma un altro sentimento vogliamo e dobbiamo esprimere qui: la nostra commossa gratitudine per l'atto generoso e benefico col quale cercarono un conforto al proprio dolore la signora Elvira Bertarelli, zia dell'Estinto, e i superstiti fratelli Guido e Marco: versando sia l'una, siano gli altri la somma di L. 5000 a favore del nostro Villaggio Alpino, la provvida colonia estiva e invernale per i fanciulli gracili.

Il nome dei Bertarelli vi è ricordato per tutta una serie di magnifiche elargizioni: e queste ultime vi si aggiungono collegando il ricordo di Chi visse una nobile e troppo breve esistenza a quello spirito di Carità che non si estingue mai.

Congressi e Convegni.

Il bimestre settembre-ottobre è particolarmente favorevole a Riunioni, di cui parecchie interessano notevolmente il Touring Club Italiano. E intanto, mentre noi già andiamo in macchina con questo foglio di stampa, si svolgono a Cortina d'Ampezzo l'*Adunata Nazionale* e il *IV Congresso Internazionale d'Alpinismo*, sotto la presidenza dell'On. Manaresi, Presidente del Club Alpino Italiano. L'Adunata avrà per sua caratteristica una grande brevità di discussioni e una grande varietà di escursioni: mentre al Congresso sono proposti molti e importanti temi, nei quali la preminenza dell'Alpinismo italiano apparirà indiscutibile.

Il Touring Club Italiano, attraverso i suoi Delegati, partecipa alle Assise dell'Istituzione sorella e vi porta l'omaggio di una pubblicazione che intende ad accrescere il numero ed a perfezionare la cultura degli alpinisti. Di questa pubblicazione noi ci riserbiamo di parlare altrove. Qui ci limitiamo ad augurare l'immancabile successo, che all'importante riunione può già dirsi assicurato.

Successivamente, e appunto fra il 25 di settembre e il 2 di ottobre, un altro *Convegno Internazionale* avrà luogo a Roma: quello dell'*Alliance Internationale de Tourisme*: la poderosa Federazione che racchiude tutte le principali Istituzioni Turistiche del mondo, rappresentando virtualmente 8 milioni di aderenti. E' una Istituzione di cui noi abbiamo già parlato altre volte e che il Touring Club Italiano ha contribuito a formare mantenendovisi sempre, fra i Touring, il più numeroso.

Non è la prima volta che l'Assemblea dell'A.I.T. — la quale muta sede ogni anno — si riunisce in Italia. Ricordiamo che qui si tenne la prima delle sue plenarie adunanze dopo la grande guerra, nel 1924. La sede allora fu Milano. Quest'anno è Roma, e ciò ha permesso al Touring, a cui per ragione di statuto spetta di fare gli onori di casa, di avere il validissimo e onorevole concorso del Commissariato del Turismo e dell'Ente Nazionale delle Industrie Turistiche. Non solo questi due Istituti apportano il loro appoggio: bensì altri Enti — come la Compagnia Italiana di Turismo, la Federazione Alberghi e Turismo, il Governatorato di Roma, il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Roma, l'Opera Nazionale dei Combattenti, e in particolare il suo Presidente On. Orsolini Cencelli, Podestà di Littoria — che tutti concorrono a rendere più grandiosa, più degna di Roma l'ospitalità tradizionale in queste riunioni universali.

Poco dopo, in Roma stessa, si riunirà il *VI Convegno preparatorio* per il *Congresso Internazionale della Strada*, che quest'anno si tiene a Monaco di Baviera. L'ultimo di tali convegni ebbe a sede Palermo nel 1929 e i nostri lettori ricordano quali ne fossero le caratteristiche e quale ne sia stato il successo. Si tratta di riunire i Relatori dei temi che verranno svolti nel Congresso Internazionale e tutti i principali tecnici stradali o Rappresentanti di Enti aventi governo di strade, perchè tali temi vengano in anticipazione discussi e illustrati. L'iniziativa dei Convegni spettò fin qui al Touring Club Italiano, ma ora ad esso si è associato il R. Automobile Club d'Italia, che nel problema delle strade ha così notevoli interessi e che vi ha portato una risolutiva azione, caldeggiando l'istituzione di quell'Azienda Autonoma Statale della Strada, a cui noi dobbiamo la risorta fortuna delle strade d'Italia. Il Congresso sarà presieduto dal Cav. di Gr. Cr. Dott. Ing. Pio Calletti, Presidente del Consiglio Superiore dei LL. PP. e Direttore dell'A.A.S.S.

Vogliamo infine ricordare che la *Società Italiana per il Progresso delle Scienze*, la cui opera è tanto benemerita e le cui riunioni hanno echi così vivaci al di qua e al di là dei confini, chiama quest'anno a raccolta gli scienziati in Bari dal 12 al 18 ottobre.

La Società è divisa in diverse Sezioni e tra esse ha importanza quella di geografia, a cui il Touring Club Italiano sente di dovere il maggior contributo per affinità di studi.

Un'indagine.

Sarebbe vivo desiderio della Presidenza del Touring di conoscere i nomi di quei Soci che, inscritti fra l'8 novembre 1894 e l'8 novembre 1895 — primo anno di vita del Sodalizio —, vi appartennero poi ininterrottamente e vi appartengono tuttora. Tale ricerca non ha potuto essere compiuta sui registri esistenti nei nostri Archivi, sia perchè essi erano allora sommariamente tenuti e in parte non sono stati conservati, sia perchè il mutato numero di tessera di coloro che si fecero un tempo Soci Vitalizi non permette neppure di valersi di tale elemento.

Saremo dunque molto grati a quei Soci che, trovandosi nelle condizioni accennate, vorranno scrivercene documentando la loro indicazione.

Avviso importante per i Soci residenti all'Estero.

Si fanno avvertiti i Soci residenti in Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Danzica, Egitto, Finlandia, Francia, Germania, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Marocco (Zona d'influenza francese), Norvegia, Olanda, Romania, Svezia, Svizzera, Ungheria, che qualora essi intendano valersi del servizio di *Abonnement-Poste* per il rinnovamento d'abbonamento alle nostre Riviste, essi debbono presentarsi agli Uffici postali *soltanto a datare dal 15 dicembre prossimo*, non venendo trasmesso prima di tale data da parte dell'Ufficio Centrale Ginevrino dell'Unione Postale Universale, l'elenco delle pubblicazioni ammesse al servizio.

Il prezzo dell'abbonamento annuale è *uguale a quello fissato per gli abbonati residenti in Italia e Colonie* (e corrisponde alla metà circa del prezzo che gli abbonati dell'Estero dovrebbero versare effettuando la rimessa con i mezzi ordinari), aumentato di:

a) *un diritto di commissione di L. 3 spettante all'Amministrazione Postale italiana;*

b) *un diritto di commissione spettante all'Amministrazione Postale del Paese nel quale viene fatto l'abbonamento;*

c) *un diritto di transito per le località di Paesi non limitrofi con l'Italia.*

Il recapito delle Riviste viene effettuato regolarmente a domicilio. *I cambi d'indirizzo vanno comunicati agli Uffici Postali presso i quali è stato fatto l'abbonamento*, anzichè alla nostra Amministrazione.

Il XII Campeggio del Touring e l'alpinismo in azione.

Il quindicinale di alpinismo *Lo Scarpone* pubblica una significativa statistica delle escursioni e delle ascensioni compiute in occasione del Campeggio, dalla quale risulta che complessivamente si sono recati alla Croce di Roley (m. 2310) ben 50 campeggianti; 140 alla Malga Moncorvè (m. 2425); 250 ai Laghi di Nivolet (m. 2703); 48 a Malga Turin (m. 2752) e 41 a Pian Borgno (m. 2775); 156 sono saliti al Colle del Grand Étret (m. 3210); 13 al Tout Blanc (m. 3438); 29 alla Becca di Monciair (m. 3544); 5 al Ciarforón (m. 3640); 17 alla Grivola (m. 3969). E la statistica chiude con questo superbo risultato: 251 campeggianti sono saliti a 4061 m. raggiungendo la vetta del Gran Paradiso.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Accordi internazionali di Ginevra.

Con la legge 15 giugno 1933, N. 886, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 27 luglio 1933, sono stati resi esecutivi in Italia gli accordi internazionali stipulati a Ginevra il 28-30 marzo 1931, cioè:

— convenzione per la unificazione internazionale delle segnalazioni stradali;

— convenzione per il regime fiscale delle automobili estere (di questa *Le Vie d'Italia* hanno ampiamente esposto le norme nel N. 8, pag. *315*);

— accordo fra le autorità doganali per facilitare l'accertamento dei trittici non scaricati o smarriti.

Riduzione del limite di età per ottenere la patente di conducente di automobili in servizio privato.

Con R. Decreto-legge 28 giugno 1933, N. 943, il limite normale di età per ottenere la patente di abilitazione a condurre automobili in servizio privato, è ridotto ad anni 18 compiuti.

In forza dell'art. 83 del Codice Stradale era finora richiesto il limite di età minima di 21 anni per ottenere la patente; solo col consenso paterno o di chi esercita la patria potestà potevano domandare la patente coloro che non avessero l'età di 21 anni, ma avessero compiuto i 18 anni. Col provvedimento legislativo di cui si dà notizia, portandosi il limite minimo normale a 18 anni, non sarà più necessario il consenso paterno.

La disposizione riguarda solo i candidati alla patente di 1° grado (automobilisti non professionali) e di 2° grado (autisti di autoveicoli in servizio privato) e non i candidati per la patente di 3° grado (autisti di autoveicoli in servizio pubblico di linea, di piazza e di noleggio da rimessa); per questi il limite minimo di età resta sempre di 21 anni.

Agevolazioni tributarie a favore delle autovetture.

E' stato emanato il R. Decreto-legge 29 luglio 1933, N. 1018, contenente i provvedimenti tributari a favore dell'industria automobilistica approvati nell'ultima tornata del Consiglio dei Ministri, di cui è stata data già notizia nello scorso numero de *Le Vie d'Italia*.

I provvedimenti si concretano:

1° nella nuova proroga fino al 31 marzo 1934 dell'esenzione dalla tassa di circolazione delle autovetture nuove di fabbrica entrate in circolazione dal 1° luglio scorso, provviste di motore della potenza tassabile non superiore a 12 HP e del prezzo massimo di vendita al pubblico di L. 12.000. Dell'esenzione, come è noto, si giovano quasi esclusivamente le *Balilla*. La tassa normale è sostituita da un diritto fisso di L. 10, per ottenere il disco-contrassegno;

2° nella riduzione della tassa di circolazione delle autovetture usate di grande cilindrata.

Per le autovetture usate, della potenza tassabile non inferiore a 35 cavalli, che siano rimesse in circolazione a datare dall'entrata in vigore del presente decreto, la tassa di circolazione, applicabile a norma delle vigenti disposizioni di legge, è dovuta sino al 31 dicembre 1933, nelle misure seguenti:

1° pel periodo agosto-dicembre: in ragione di 9/24 della tassa annua;

2° pel periodo settembre-dicembre: in ragione di 7/24 della tassa annua;

3° pel periodo ottobre-dicembre: in ragione di 5/24 della tassa annua;

4° pel periodo novembre-dicembre: in ragione di 3/24 della tassa annua.

Perchè i lettori si rendano conto del beneficio fiscale accordato dal provvedimento legislativo, si nota che la tassa sarebbe stata di 14/24 per il 1° e 2° periodo e di 8/24 per il 3° e 4° periodo sopraindicati.

Si noti altresì che l'agevolazione non ha carattere permanente, ma vale solo per l'anno corrente, quasi a titolo di esperimento per accertare il numero delle grosse autovetture che ora si dice siano tenute inoperose nelle auto-rimesse per l'eccessiva gravezza della tassa di circolazione.

Statistica degli autoveicoli esistenti in Italia.

Il fascicolo di agosto u. s. del Bollettino mensile di statistica dell'*Istituto Centrale di Statistica* pubblica una statistica degli autoveicoli esistenti al 31 dicembre 1932, distinti secondo l'uso, la potenza e la portata.

Se ne riproducono le risultanze totali, premettendo alcune osservazioni.

Non è specificata la fonte da cui sono attinti i dati riportati; essendo compilatore della statistica il R.A.C.I., come è indicato nel citato Bollettino, deve dedursi che essi sono desunti dall'iscrizione al pubblico registro automobilistico ovvero dalla riscossione della tassa, o da entrambe le fonti di rilevazione. Essendo esposti i dati delle trattrici

agricole, che sono esenti da tassa, si potrebbe pensare che i dati provengano dal P.R.A.; e allora si deve tener conto degli autoveicoli (motoleggere) esenti dalla registrazione.

D'altra parte non è spiegata la ragione per cui fra i motocicli se ne trovano ben 8396 di potenza tassabile fino a 3 HP, che, dovendo considerarsi motoleggere, non dovrebbero trovarsi fra gli autoveicoli iscritti al P.R.A.

Secondo questa statistica, gli autoveicoli esistenti nel Regno sarebbero in totale 446.328. Sono in questa cifra compresi anche gli autoveicoli eliminati dalla circolazione per inefficienza e per demolizione.

La statistica scientificamente e praticamente più utile non è la statistica che riproduce la materia bruta risultante dalle rilevazioni ma la statistica congetturale, nella quale i dati risultanti sono sottoposti al vaglio della critica logica e alla correzione delle immancabili deficienze, e sono opportunamente illustrati e confrontati con altri dati. Allora si può avere un concetto ben approssimato del fenomeno sociale studiato. Nel caso della statistica degli autoveicoli, questa elaborazione potrebbe essere fatta con molta facilità, se i rilievi del P.R.A. si confrontassero con quelli della tassa di circolazione, come pure qualche anno addietro è stato fatto. I rilievi delle due specie si completano e si correggono reciprocamente e possono offrire allo studioso e agli interessati gli elementi per quella statistica congetturale, che è l'unica veramente utile, anche se talora soggettiva.

Autovetture: totale N. 227.445:

per destinazione	in uso privato	201.968
	in servizio pubblico da piazza	13.943
	servizio noleggio da rimessa	11.534
per potenza	fino a 16 HP	137.330
	da 17 a 25 HP	56.591
	da 26 a 35 HP	27.921
	oltre 35 HP	5.603

Autobus: totale 9108:

per numero di posti	fino a 16 posti	2.900
	da 17 a 24 posti	2.966
	da 25 a 32 posti	2.065
	oltre 32 posti	1.177
per potenza	fino a 16 HP	961
	da 17 a 25 HP	2.227
	da 26 a 35 HP	3.502
	oltre 35 HP	2.418

Autocarri: totale 81.243:

portata: *a*) per trasporto di merci:	fino a 20 Q.li	43.040
	da 21 a 30 Q.li	10.750
	da 31 a 40 Q.li	13.634
	da 41 a 50 Q.li	3.851
	oltre 50 Q.li	5.213
b) per usi speciali		4.755
per potenza	fino a 16 HP	15.114
	da 17 a 25 HP	22.060
	da 26 a 35 HP	30.890
	oltre 35 HP	13.179

Trattrici stradali: totale 1024:

per potenza	fino a 16 HP	44
	da 16 a 25 HP	111
	da 25 a 35 HP	708
	oltre 35 HP	161

Rimorchi: totale 14.492:

per portata	fino a 30 Q.li	2.617
	da 31 a 50 Q.li	5.304
	da 51 a 70 Q.li	4.007
	da 71 a 100 Q.li	2.401
	oltre 100 Q.li	163

Motocicli: totale 100.552:

per specie	moto a solo	86.329
	moto con furgoncino	299
	moto con carrozzetta	13.924
per potenza	fino a 3 HP	8.396
	da 4 a 5 HP	75.146
	oltre 5 HP	17.010

Trattrici agricole: totale 12.464:

per potenza	fino a 20 HP	4.979
	da 21 a 30 HP	5.016
	da 31 a 40 HP	2.355
	oltre 40 HP	114

Il Salone dell'Automobile alla Fiera del Levante.

L'Associazione Naz. Italiana Fabbricanti Automobili (ANFIA) ha autorizzato e organizzato direttamente il Salone dell'Auto alla quarta manifestazione fieristica barese, al quale è assicurata la partecipazione di tutte le grandi Case fabbricanti di automobili, mentre la Fiera del Levante sviluppa, con non minor successo, l'organizzazione della Mostra integrativa di accessori e materiale per auto. Il Salone misura una superficie di tremila metri quadrati e per quanto riguarda i suoi impianti, esso è stato quest'anno notevolmente modificato e abbellito.

Il Salone non ha mancato di richiamare l'attenzione dei Paesi orientali e levantini, sui cui mercati la nostra produzione trova largo collocamento.

Le ricerche petrolifere riaffidate all'AGIP.

E' stato riconfermato all'Azienda Generale Italiana Petroli l'incarico di eseguire ricerche petrolifere nel Regno per un periodo di cinque anni, dal primo luglio 1933 al 30 giugno 1938. La spesa globale per l'esecuzione delle ricerche nel periodo anzidetto è stabilita in lire 90 milioni. (R. Decreto-legge 21 luglio 1933, N. 1017).

Illuminazione delle targhe degli autoveicoli.

Nell'art. 72 del Codice Stradale era disposto che la targa di riconoscimento doveva prolungarsi nella sua *parte superiore* con un orlo rivoltato verso l'esterno in forma di almeno mezzo cilindro, per coprire e proteggere la sorgente luminosa destinata ad illuminare la targa medesima.

Nel Decreto del Ministero delle Comunicazioni 28 dicembre 1931, con il mutamento della forma e delle dimensioni delle targhe, fu anche precisato che la sorgente della loro illuminazione doveva essere unica, centrale e posta superiormente alla targa; si aboliva implicitamente l'obbligo del risvolto a forma di mezzo cilindro.

In seguito, con Decreto dello stesso Ministro in data 15 aprile 1933, è stato disposto che

la sorgente luminosa possa essere sistemata su qualsiasi lato della targa, purchè tutte le lettere e le cifre di questa siano uniformemente leggibili a non meno di 30 metri di distanza.

Il limite massimo d'importazione in franchigia dei carburanti per autoveicoli dalla Zona Franca di Fiume.

Con disposizione del 26 luglio u. s. il Ministero delle Finanze ha fissato in *litri venticinque* la quantità massima di benzina che, ai varchi della Zona Franca, gli Uffici Doganali possono ammettere alla importazione in franchigia come provvista degli autoveicoli diretti al territorio doganale.

La quantità di benzina che, pure essendo contenuta nel serbatoio normale dell'autoveicolo, eccede i 25 litri, e tutta quella contenuta in separati recipienti, verrà sottoposta al pagamento del dazio di confine e della tassa di vendita.

Trattamento fiscale degli autoveicoli esteri in Jugoslavia.

Fino a qualche tempo addietro gli autoveicoli stranieri che erano temporaneamente importati in Jugoslavia erano esenti da ogni tassa di circolazione.

Avendo il Regno di Jugoslavia aderito alla convenzione internazionale di Ginevra 30 marzo 1931 sul regime fiscale degli autoveicoli esteri, la quale è entrata in vigore il 6 febbraio 1933 nei riguardi dello Stato jugoslavo e di altri 4 Stati, quell'amministrazione finanziaria ha nello stesso tempo reso esecutiva la convenzione ed ha modificato il regime generale degli autoveicoli immatricolati all'estero, determinando il trattamento fiscale di essi dopo il periodo di esenzione.

Pertanto gli automobilisti e motociclisti stranieri, che entrano in Jugoslavia sotto la copertura di un trittico o di un *carnet de passages en douane* e che presentano al momento della loro entrata il *carnet fiscale internazionale* (fruendo del regime della convenzione di Ginevra), hanno diritto all'esonero dal pagamento di imposte e tasse durante 90 giorni per ogni anno.

Gli automobilisti e motociclisti stranieri muniti di trittico o di *carnet de passages en douane*, ma sprovvisti del *carnet fiscale*, sono esonerati dal pagamento delle imposte e delle tasse solamente per 60 giorni per ogni anno.

Superato il periodo di franchigia, gli automobilisti e i motociclisti devono scontare all'ufficio doganale di uscita una tassa di 10 dinari per ogni giornata oltre i 60, ovvero 90 giorni rispettivamente.

Questo nuovo regolamento è in vigore dall'aprile scorso.

Gli automobilisti e motociclisti italiani, fino a 6 mesi dopo il deposito della ratifica della convenzione di Ginevra — approvata dal Parlamento e in corso di sanzione reale — non potranno godere se non dell'esonero per 60 giorni. Quando la convenzione andrà in vigore anche per l'Italia, essi potranno godere dell'esonero per 90 giorni all'anno, usando il *carnet fiscale*.

Apertura di agenzie di frontiera dell'Automobile Club Cecoslovacco.

L'Autoklub Republiky Ceskoslovenské ha recentemente aperto agenzie di frontiera nei comuni di Königshan, Mala Upa, Sneznik, Petrovice, Cinvald, Reizenhain, Vejprty, Bozi Dar, Hirschenstand, Vojtanov, Mühlbach, Rozvadov, Zelezna Ruda, Dolni Dvoriste, Neu Nagelberg, Nova Bystrice, Hate u Znojma e Mikulov, che saranno a disposizione degli Automobili Club affiliati alla A.I.T.

Dette agenzie forniranno le informazioni di carattere turistico riguardanti gli itinerari più consigliati, lo stato delle strade, le distanze, gli alberghi, le autorimesse, i regolamenti di polizia, ecc. Essi sono autorizzati anche a mettere in vendita le carte geografiche, i librettitagliando per la benzina, ecc. L'agente in servizio assisterà pure allo sdoganamento, eseguirà il cambio della moneta e si porrà a disposizione degli automobilisti in viaggio per ogni altro servizio di natura turistica.

Nel caso che alla frontiera si presenti un automobilista senza documenti doganali internazionali gli verrà rilasciato nelle dette agenzie un trittico della validità di un mese per gli Stati vicini, come anche i trittici valevoli per dieci giorni (carta d'entrata provvisoria per la Cecoslovacchia) al prezzo di Kc. 35.

Un dispositivo per chiedere strada ai conducenti degli autocarri.

Per permettere agli autisti di veicoli pesanti di sentire durante la marcia gli avvertimenti sonori degli automobilisti che vogliono sorpassarli, il Codice francese della strada ha stabilito che gli autocarri debbano essere muniti di un apparecchio amplificatore dei suoni a partire dal primo gennaio prossimo. Per permettere ai fabbricanti di costruire questi amplificatori, di cui non esiste ancora alcun modello, il servizio tecnico e automobilistico della Prefettura della Senna, a Parigi, ha preparato un dispositivo nuovo, che è stato esperimentato nell'agosto scorso.

Questo dispositivo comprende nella parte posteriore del veicolo una cellula di selenio collegata, per mezzo di un amplificatore, a un segnale sonoro che è posto vicino all'autista. Se il guidatore di una vettura qualsiasi vuole oltrepassare il veicolo pesante, proietta i suoi fari sulla cellula di selenio e mette perciò immediatamente in azione il segnale dell'autocarro. La notte un interruttore permette di porre fuori servizio questo apparecchio, poichè la luce dei fari della vettura che vuole sorpassare l'autocarro è sufficiente ad avvertire l'autista di quest'ultimo. L'apparecchio è stato già provato per vari mesi e ha dimostrato di essere perfettamente idoneo al suo compito. Tutti gli autocarri della Prefettura di polizia ne saranno prossimamente dotati.

TURISMO

Il nuovo disegno di legge per l'ordinamento delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo.

Dopo sette anni di esperimento, la legge del 15 aprile 1926 sull'ordinamento delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo viene ora modificata con l'intento di rendere più attivo in sè e più significativo per il pubblico il riconoscimento delle stazioni stesse. La preoccupazione maggiore da cui emana la nuova legge consiste nel fatto che troppe volte è accaduto prima d'ora di elevare alla condizione di stazioni legalmente riconosciute delle modeste località di limitatissime risorse, inadeguatamente attrezzate e di scarse possibilità economiche. In questa nuova legge, ispirata a un chiaro criterio pratico ed economico, assume la massima importanza il disposto dell'art. 1°, comma *a*), per il quale non potranno ottenere il riconoscimento speciale, nè lo potranno conservare (vedasi l'art. 5), le località che non diano affidamento di un provento globale di almeno ventimila lire annue per imposta di cura e contribuzioni speciali. Poi si richiedono non poche condizioni di attrezzamento recettivo e igienico sanitario (almeno 300 letti di capacità alberghiera, ritrovi, campi sportivi, acquedotti, fognatura, ecc.); ma quando esista una base economica che dia affidamento di un'adeguata attività, per il resto la legge fa un largo credito alle stazioni, concedendo loro il tempo necessario per attrezzarsi convenientemente; un quinquennio per le stazioni già riconosciute, e un riconoscimento provvisorio nel caso di una nuova assegnazione. Va notato naturalmente che la somma di ventimila lire di provento non è considerata nella legge ai soli effetti amministrativi, ma bensì è assunta come indice dell'importanza della stazione e dell'affluenza in essa dei forestieri, da cui trarranno i mezzi di vita e di incremento l'industria alberghiera locale e le organizzazioni curative e ricreative prevedute dai comma *b*) e *c*) dello stesso art. 1. Inoltre, l'art. 3 prevede una differenziazione delle stazioni a seconda che in esse prevale il carattere di cura, di soggiorno o di turismo, di modo che il pubblico ritrovi nella stessa denominazione un elemento per giudicare dell'interesse che la stazione offre.

Infine, fra le disposizioni più opportune, rileviamo quella sancita dall'art. 5 che rende competente il Consiglio Centrale di giudicare dei piani regolatori e di ampliamento resi obbligatori per le stazioni dall'art. 20 della legge 1926; solo che in quella non era ancora determinato quale organo fosse competente di esaminare e giudicare i piani locali, sicchè troppo spesso la disposizione ricordata non ha avuto maggior efficacia di una semplice raccomandazione. Ora invece è da prevedere che essa diverrà effettiva da poi che lo stesso Consiglio Centrale che è chiamato a dare parere sul piano regolatore e di ampliamento, dovrà pronunciarsi anche per il riconoscimento delle stazioni nuove e per il mantenimento di quelle esistenti. Le disposizioni dell'art. 7 hanno un valore puramente amministrativo, riguardando l'approvazione dei bilanci delle stazioni aventi territori che appartengono a province diverse, e perciò non interessano il pubblico.

Le modificazioni alla legge 1926 sulle stazioni di cura, soggiorno o turismo, da noi riassunte, riescono dunque opportune soprattutto sotto un duplice aspetto: come mezzo di selezione fra le località che aspirano alla classificazione speciale, e come garanzia per il pubblico che quelle effettivamente riconosciute rispondano a un minimo di svaghi, di comodità, di attrezzamento recettivo, di ritrovi mondani, di condizioni igienico-sanitarie che giustifichi la distinzione; e questo stesso criterio involge pure una considerazione di decoro e di prestigio nazionale, perchè la speciale designazione dà luogo a maggiori esigenze e dà diritto ad un più severo giudizio quando queste siano deluse. Quindi la nuova legge opererà come un incentivo per le Aziende Autonome di molte stazioni che essendo in condizioni e avendo i mezzi per poter fare, hanno l'obbligo di fare, e non devono credere di avere esaurito il loro mandato adempiendo a semplici formalità burocratiche e amministrative. Bisognerà che le Aziende Autonome diventino organi propulsivi dell'attività locale: che la loro esistenza sia giustificata dall'effettivo contributo che esse recano al rinnovamento igienico-sanitario, all'organizzazione recettiva, sportiva, mondana, propagandistica locale. Così, dopo sette anni di un utile esperimento, il nuovo disegno di legge richiama le stazioni di cura al loro vero ufficio: di essere cioè i maggiori centri di attrattiva in un Paese che in ogni suo angolo offre tanti motivi di richiamo e di suggestione per le sole condizioni naturali. Facciamo pertanto seguire il testo dell'importante disegno di legge:

Art. 1. — All'articolo 1 del R. Decreto-legge 15 aprile 1926, N. 765, convertito nella legge 1° luglio 1926, N. 1380, è aggiunto il seguente comma:

« Il riconoscimento di cui al comma precedente non potrà essere decretato:

a) se non possa farsi fondata previsione che il provento globale dell'imposta di cura e delle contribuzioni speciali di cui agli articoli 12 e 15 raggiunga una media annua di lire 20 mila;

b) se la stazione non possegga alcun ambiente di ritrovo (teatri, cinematografi, campi di sport), e se l'attrezzatura alberghiera non raggiunga, nel suo complesso (alberghi, pensioni, ville e camere mobilitate d'affitto), la capacità di 300 letti;

c) se il territorio difetti degli impianti igienico-sanitari (acquedotto, fognatura od altri impianti idonei per lo smaltimento dei materiali di rifiuto, macello e locale d'isolamento per le malattie infettive), del servizio farmaceutico e dei servizi di vigilanza igienica e di polizia urbana;

d) se, nel caso di stazioni di cura d'acque, gli stabilimenti relativi all'utilizzazione di esse non siano stati autorizzati a norma di legge, e gli impianti non presentino le speciali condizioni richieste dalle maggiori esigenze di una stazione di cura propriamente detta ».

Art. 2. — Qualora l'attrezzatura ricettiva e quella igienico-sanitaria nel comune, frazione o borgata, non rispondano a tutti i requisiti previsti alle lettere *b*) a *d*) del secondo comma dell'articolo 1 e l'amministrazione interessata dimostri che, con

i proventi di cui alla lettera *a*) dello stesso comma, sia in grado di assicurare i finanziamenti necessari per provvedervi in modo adeguato, il riconoscimento potrà essere consentito in via transitoria e di esperimento per un determinato periodo, con riserva di revoca in caso di inadempimento.

Art. 3. — Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro dell'Interno, di concerto col Ministro delle Finanze, udito il Consiglio centrale, procederà alla classifica, in stazioni di cura, stazioni di soggiorno e stazioni di turismo, dei territori già riconosciuti.

Nello stesso periodo e con la medesima procedura sarà provveduto alla revoca del riconoscimento delle stazioni che non rispondono alle necessità ed esigenze inerenti alla particolare loro qualifica, di quelle che nell'ultimo triennio non abbiano realizzato, dai cespiti indicati alla lettera *a*) dell'articolo 1, un provento medio di lire 20 mila, nonchè di quelle la cui attrezzatura ricettiva ed igienico-sanitaria non risponda a tutti i requisiti previsti alle successive lettere *b*) a *d*) dell'articolo succitato. Tuttavia, il riconoscimento delle stazioni per le quali ricorra l'ultima delle tre ipotesi suaccennate potrà essere prorogato, in via transitoria, per un quinquennio e salvo risoluzioni definitive alla scadenza di esso, qualora le amministrazioni interessate dimostrino che nel periodo anzidetto siano in grado di integrare, nei sensi prescritti, i rispettivi servizi ed assumano all'uopo precisi impegni con deliberazioni approvate a norma di legge.

Resta ferma la facoltà di promuovere in ogni tempo, con la procedura prevista dall'articolo 4 del R. Decreto-legge 15 aprile 1926, N. 765, la revoca del riconoscimento qualora sia venuta a mancare qualcuna delle condizioni cui tale riconoscimento era stato subordinato.

Art. 4. — All'articolo 6 del R. Decreto-legge 15 aprile 1926, N. 765, modificato con l'articolo 1 del R. Decreto-legge 2 luglio 1931, N. 1242, è sostituito il seguente:

« Il Consiglio centrale delle stazioni di cura è composto:

1° dal sottosegretario di Stato per gli affari dell'Interno, presidente;

2° del direttore generale della Amministrazione civile, vice-presidente;

3° del direttore generale delle Ferrovie dello Stato;

4° del direttore generale della Sanità pubblica;

5° del direttore generale delle Belle Arti;

6° del direttore generale dell'Industria;

7° del direttore generale dei servizi per la finanza locale;

8° del direttore generale della Marina mercantile;

9° del direttore generale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili;

10° dell'ispettore generale per i servizi delle Aziende patrimoniali dello Stato;

11° del capo della Divisione dei comuni;

12° del direttore generale dell'Ente nazionale per le industrie turistiche;

13° del presidente del Touring Club Italiano, della Federazione nazionale alberghi e turismo, della Federazione dell'industria idroclimatica, dell'Associazione medica italiana di idroclimatologia e terapia fisica e del Sindacato italiano medico fascista ».

Art. 5. — All'articolo 7 del R. Decreto-legge 15 aprile 1926, N. 765, è aggiunto il seguente capoverso:

« Il Consiglio centrale dà altresì parere sui piani regolatori e di ampliamento resi obbligatori a norma dell'articolo 20 pei comuni al cui territorio siano state riconosciute le particolari caratteristiche di cui all'articolo 1 ».

Art. 6. — All'articolo 8 del R. Decreto-legge 15 aprile 1926, N. 765, è sostituito il seguente:

« L'Azienda autonoma per l'amministrazione della Stazione di cura, soggiorno o turismo è persona giuridica distinta dal Comune.

« Essa è amministrata da un Comitato composto:

1° di un presidente nominato dal prefetto della provincia;

2° di un rappresentante dell'Ente nazionale per le industrie turistiche e di altro del Touring Club Italiano;

3° di due membri, uno ingegnere e l'altro medico, designati dal Consiglio provinciale di sanità;

4° di un rappresentante del commercio alberghi e pensioni e di un rappresentante degli industriali locali, scelti dal prefetto fra una terna di nomi rispettivamente designati dalle due associazioni sindacali giuridicamente riconosciute per gli appartenenti alle accennate categorie ed aventi competenza territoriale sul comune, sede della stazione di cura, soggiorno o turismo;

5° di due persone designate dal podestà.

« Qualora la stazione comprenda più comuni, i componenti indicati al N. 5 sono nominati per ciascun comune.

« Quando i comuni appartengano a provincie diverse il presidente del Comitato è nominato dal Ministro dell'Interno. Allo stesso Ministro, udito rispettivamente il Consiglio superiore della Sanità pubblica, la Confederazione nazionale del Commercio e la Confederazione generale dell'industria, è deferita la nomina dei componenti di cui ai numeri 3 e 4.

« I membri del Comitato durano in carica quattro anni e sono rieleggibili.

« Assiste il Comitato un segretario, da esso nominato ».

L'abolizione delle misure restrittive sui passaporti in Cirenaica.

Essendo cessate ormai da tempo le ragioni che indussero ad adottare alcune misure restrittive in materia di concessione e di visto sui passaporti per gli Stati confinari, sono state recentemente revocate dal Vice Governatore le disposizioni limitative a suo tempo impartite, rendendo noto a tutti che lo stato di tranquillità e di sicurezza raggiunto in Cirenaica consente ormai di togliere ogni impaccio alla circolazione ed al turismo.

Il provvedimento aggiunge che ugualmente nessuna restrizione vige allo sbarco dei passeggeri delle navi in transito da e per l'Europa, per visitare Bengasi durante la permanenza del piroscafo in porto.

Esenzione dalla tassa d'imbarco e sbarco per i passeggeri diretti a Roma.

Con R. Decreto-legge 29 giugno 1933, N. 1056, per la durata dell'Anno Santo e cioè fino al 31 marzo 1934-XII, sono state concesse le seguenti esenzioni dal pagamento della sopratassa di ancoraggio e dalla sopratassa sull'imbarco e sbarco dei passeggeri, imposte nei porti di Genova, Napoli e Trieste: *a*) esenzione da entrambe le sopratasse ai piroscafi che approdino in uno di detti porti unicamente per sbarcarvi turisti o pellegrini, diretti a Roma, o per reimbarcarvi, al loro ritorno da Roma, gli stessi turisti o pellegrini

precedentemente sbarcati nello stesso o in altro porto del Regno; *b*) esenzione dalla sola sopratassa passeggeri ai piroscafi che, facendo scalo in uno dei detti porti per normali operazioni di commercio, vi sbarchino comitive di turisti o pellegrini diretti a Roma, o ve li reimbarchino, al loro ritorno da Roma, se precedentemente sbarcati nello stesso o in altro porto del Regno. L'esenzione va limitata, in tal caso, ai soli passeggeri componenti le comitive.

Apertura al transito dei valichi di frontiera.

S. E. il Capo del Governo, con suo Decreto del 3 giugno u. s., ha consentito il passaggio alle persone munite di passaporto e di altri documenti equipollenti internazionali attraverso il valico di Bellavista di Clivio (strada Clivio-Ligornetto, confine italo-svizzero, provincia di Varese) e il passo di Montecroce Carnico (Plöcken Pass, sul confine italo-austriaco, provincia di Udine).

Inoltre ha consentito che il valico di Col Bousson o Bourget sul confine italo-francese, provincia di Torino, già aperto al transito con passaporto e tessera di frontiera limitatamente alla stagione estiva, rimanga aperto al transito per tutto l'anno.

Per la circolazione dei turisti lungo il confine Italo-Austriaco.

Il Consiglio dei Ministri, riunitosi il 22 luglio a Palazzo Venezia, sotto la Presidenza di S. E. il Capo del Governo, ha approvato il seguente schema di decreto, per l'approvazione dell'accordo italo-austriaco del 3 settembre 1932, che disciplina la circolazione dei turisti dei due Paesi, in determinate zone di confine, durante la stagione estiva.

In base all'accordo in parola saranno aperti al transito degli alpinisti italiani ed austriaci, circa 18 valichi di alta montagna alla frontiera italo-austriaca.

E' stata determinata una zona alpinistica, costituita da una fascia al di qua e al di là del confine, entro la quale i turisti dei due Paesi potranno liberamente circolare, purchè muniti, gli italiani della sola Carta di turismo alpino e gli austriaci di un apposito documento identico al nostro, che sarà all'uopo istituito dal Governo austriaco.

Inoltre i cittadini delle due Nazioni potranno, purchè muniti di regolare passaporto debitamente vistato, entrare nell'interno dei due Paesi, attraverso i transiti suddetti, che saranno resi noti con successivo comunicato.

Oltre ai documenti accennati, gli alpinisti dovranno presentare alle autorità di confine la tessera che comprovi la loro appartenenza, per parte italiana al Club Alpino Italiano, al Touring Club Italiano o alla Federazione Italiana dell'Escursionismo; per parte austriaca, ai Sodalizi che hanno rapporti di reciprocità con il Club Alpino Italiano.

E' probabile che siano ammessi ad usufruire delle facilitazioni suddette anche i Soci del Deutscher und Oesterreichischer Alpenverein, in quanto essi siano cittadini austriaci.

Il provvedimento per lo studio del quale la Sede Centrale del Club Alpino Italiano ha dato la sua collaborazione tecnica, riveste enorme importanza per la valorizzazione turistica della zona di frontiera interessata e risolve un principio che potrà successivamente essere esteso ad altre frontiere.

Libero ingresso nei Musei di Roma agli sposi in viaggio di nozze.

Il Ministero dell'Educazione nazionale, in armonia con le altre facilitazioni già concesse dal Governo fascista e allo scopo di agevolare la conoscenza del nostro patrimonio artistico, con circolare del 14 agosto u. s. ha disposto che gli sposi, sia italiani sia stranieri, che si recano a Roma in viaggio di nozze, abbiano ingresso libero nei Monumenti, Musei, Gallerie e Scavi di antichità.

L'ingresso gratuito sarà concesso su esibizione dello speciale biglietto ferroviario che viene rilasciato agli sposi in viaggio di nozze.

Convenzione italo-germanica per il traffico turistico.

Con R. Decreto 1° giugno 1933, N. 690, è stato approvato il protocollo concernente il traffico turistico tedesco verso l'Italia, stipulato fra l'Italia e la Germania, in Berlino, l'8 marzo 1933 e valido per un anno.

In base ad esso, le competenti autorità tedesche consentiranno alle persone che hanno il loro domicilio esclusivo in Germania e che si recano in Italia per scopi turistici, di portar seco senza autorizzazione dell'Ufficio amministrazione divise competente, e senza la presentazione di un certificato medico, oltre i 200 Mk. del Reich attualmente esenti, somme complementari fino all'ammontare massimo di 500 Mk. del Reich per persona e per mese (calendario).

La somma di 200 R.M. esente da autorizzazione può essere esportata anche in banconote ed assegni bancari; le somme complementari possono per contro essere esportate solamente in lettere di credito, aperture di credito, buoni di albergo e buoni per viaggi *à-forfait*.

Le lettere di credito e le aper ure di credito possono essere emesse, rispettivamente effettuate, dai seguenti Istituti;

1° dalle banche tedesche autorizzate alla trattazione delle divise, come pure dalle loro filiali, in quanto tali banche siano state già autorizzate o vengano in seguito autorizzate, in base al regolamento del traffico turistico verso la Svizzera e verso la Francia, con autorizzazione generale dell'Ufficio amministrazione divise di Berlino ad emettere lettere di credito ed effettuare aperture di credito:

2° dal *Mitteleuropäisches Reisebüro* (MER), come pure dalle sue rappresentanze autorizzate ad emettere biglietti ferroviari dalla Reichsbahngesellschaft;

3° dalle rappresentanze ufficiali in Germania delle *Ferrovie italiane dello Stato* (FF. SS.) dopo che il Governo italiano avrà comu-

nicato ufficialmente al Governo germanico i nomi di tali rappresentanze.

I buoni di albergo e i buoni per i viaggi *à forfait* possono essere emessi dalla Mitteleuropäisches Reisebüro (MER), come pure dalle sue rappresentanze autorizzate ad emettere biglietti ferroviari della Reichsbahngesellschaft e dalle rappresentanze ufficiali in Germania delle Ferrovie italiane dello Stato (FF. SS.).

Non è necessaria un'autorizzazione del competente Ufficio amministrazione divise per l'emissione dei mezzi di pagamento sopra indicati, fatta riserva delle disposizioni in vigore per le banche autorizzate alla trattazione delle divise.

Il contro-valore dei mezzi di pagamento rilasciati ai viaggiatori può essere trasferito in Italia dagli Istituti emittenti.

Un nuovo rifugio nell'Alta Valtellina.

Con grande concorso di alpinisti la sezione di Milano del Club Alpino ha inaugurato il 30 luglio scorso il rifugio « Cesare Branca » a 2493 metri, al Lago delle Rosole, nell'Alta Valtellina, rifugio dotato di tutto quanto serve all'alpinista e allo sciatore. Esso è stato eretto a cura della signora Giuseppina Branca in memoria del defunto fratello Cesare Branca, valente alpinista, e da essa donato alla sezione.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie.

Ricordiamo che sono in vigore:

la riduzione del 50 %, fino al 31 ottobre, per le villeggiature nell'*Alto Adige* e nel *Cadore*;

la riduzione del 50 %, fino al 31 ottobre, per i viaggi a *Ferrara* in occasione delle celebrazioni ariostesche;

la riduzione del 70 % per *Merano* dal 1 al 15 ottobre;

le riduzioni del 30 % e del 50 % fino a novembre, *per Milano* in occasione della V Esposizione Triennale d'Arte;

la riduzione del 70 % fino al 28 ottobre, per i viaggi *a Roma* in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista;

la riduzione del 70 % fino al 28 ottobre, *per Napoli*, a favore dei viaggiatori provenienti *da Roma* e già muniti di biglietto per la Mostra della Rivoluzione Fascista;

la riduzione del 30 % e del 50 %, per tutto l'anno, per il viaggio ferroviario-marittimo *a Rodi;*

la riduzione del 50 % per i viaggiatori isolati e del 70 % per le comitive di almeno 25 persone, fino al 2 aprile 1934, in occasione dell'*Anno Santo;*

la riduzione del 30 %, fino al 17 ottobre, per *Siena* in occasione dei *corsi per studenti stranieri;*

la riduzione del 50 % (individuale) e del 70% (per comitive di almeno 25 persone), per *Torino* fino al 15 ottobre in occasione dell'Ostensione della S. Sindone;

la riduzione del 50 %, fino a tutto ottobre, per i viaggiatori provenienti dall'Estero diretti *alle stazioni balneari dell'Alto Adriatico e alle Stazioni termali;*

la riduzione del 30 %, fino al 17 ottobre, per i *corsi di cultura medica a Varese;*

la riduzione del 30 %, fino al 30 ottobre, per i *corsi estivi di stranieri a Venezia;*

la riduzione del 70 % a favore dei provenienti dall'Estero e dell'80 % a favore dei provenienti dall'interno in occasione di *viaggi di nozze a Roma* e da Roma per Venezia, Firenze, Napoli e Capri: questa facilitazione è di carattere permanente.

Inoltre sono in vigore le seguenti altre facilitazioni:

la riduzione del 50 % per le stazioni della *Sila* fino al 15 ottobre;

riduzione dal 25 % al 50%, fino al 15 ottobre, per *i viaggi delle famiglie alle stazioni balneari* e fino al 31 ottobre per *i viaggi* (sempre delle famiglie) *alle stazioni termali;*

riduzione del 30 % sul percorso delle FF. SS., fino al 31 ottobre, per i viaggi da *alcune località della Lombardia e delle due Venezie* agli scali del *Lago di Garda*: il biglietto di andata-ritorno è combinato col percorso lacuale anche per il quale vengono praticati prezzi ridotti.

Raccomandiamo ai lettori di informarsi più dettagliatamente presso le agenzie viaggiatori e le biglietterie di stazione, potendo verificarsi modificazioni ed aggiunte alle facilitazioni ferroviarie sopra indicate, nel corso di pubblicazione della nostra Rivista.

Biglietti domenicali e festivi.

Com'è già stato pubblicato sui quotidiani, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha di recente istituito, per molte relazioni, speciali biglietti di andata-ritorno festivi.

Numerose sono state le località di destinazione prescelte dall'Amministrazione ferroviaria e, alle prime comunicazioni date sui giornali e con manifesti, altre hanno fatto seguito per l'aggiunta di ulteriori destinazioni: ciò sia per iniziativa delle Ferrovie stesse, sia in seguito a richiesta di enti o comuni che avevano fatto rilevare il particolare carattere turistico di alcune località, che in un primo tempo non erano state considerate negli elenchi.

Gli elenchi si sono così venuti ad arricchire e ad ampliare. Ve n'è per tutti i gusti: località di montagna, località balneari, località di interesse storico. L'Italia è così ricca di belle località: non c'è che da scegliere in ogni regione.

Il provvedimento delle nostre ferrovie è veramente di carattere popolare: le facilitazioni non sono subordinate alla presentazione di alcun documento, il poterne fruire non è subordinato all'appartenenza a questa o a quella organizzazione turistica o dopolavoristica. *Tutti* possono fruire delle facilitazioni. Anche per i viaggi in gruppo, pei quali è accordata la riduzione del 70 %, la formalità è ridotta alla ultra-semplice compilazione di un doppio elenco. E' ben facile poter raggruppare una quindicina di persone, amici od anche parenti, per decidersi in una giornata festiva a fare una economica gita.

Riteniamo utile per i nostri lettori riprodurre qui appresso le principali norme che regolano la concessione.

Termini della riduzione. – I biglietti domenicali e festivi si rilasciano in destinazione delle località maggiormente ricercate come meta di gite ed escursioni per la I, II e III classe, applicando il metà prezzo della tariffa ordinaria a base differenziale pei viaggi individuali ed i prezzi della tariffa ridotta del 70 % — su presentazione di doppio elenco nominativo — per viaggi delle comitive composte di almeno 15 persone.

Località ammesse. – Le località di destinazione, stabilite dall'Amministrazione ferroviaria sono rese note con pubblico manifesto presso le stazioni e le agenzie.

I biglietti per ciascuna di tali località possono essere rilasciati da tutte le stazioni comprese in un raggio di 250 km. dalla stessa.

Validità. – Andata: dalle ore zero del sabato o di altro giorno precedente il festivo; ritorno: da iniziarsi non oltre le ore 24 del giorno seguente il festivo.

Nel caso di due giorni festivi consecutivi, ed anche se fra i due festivi intercede un giorno feriale, l'andata potrà essere iniziata dalle ore zero del giorno precedente il primo festivo, ma il ritorno dovrà essere iniziato prima delle ore 24 del giorno seguente l'ultimo festivo.

I biglietti rilasciati il sabato o altro giorno precedente il festivo (o i festivi) non valgono per iniziare il ritorno nella stesso giorno di distribuzione.

Il biglietto non è valido pel ritorno se non è fatto timbrare nella località terminale del viaggio di andata.

Fermate intermedie. – Non sono ammesse. Nel viaggio di andata è fatto obbligo di raggiungere sempre la località di destinazione. E' consentito però di iniziare il viaggio di ritorno da una stazione intermedia del percorso, purchè ne sia preavvisato il Capo della stazione terminale di andata e questi apponga sul biglietto di ritorno il « visto arrivare a.... ».

E' consentito altresì nel viaggio di ritorno di scendere in una stazione precedente a quella terminale, consegnando il biglietto e rinunziando all'ulteriore percorso.

Nei casi suddetti nessun rimborso compete al viaggiatore per il percorso non effettuato.

Non sono considerate fermate intermedie quelle rese necessarie dalla coincidenza dei treni e dalla combinazione degli orari, fermo l'obbligo di ripartire col primo treno utilizzabile.

Passaggio in classe superiore. – E' ammesso il passaggio in classe superiore mediante il pagamento della differenza a tariffa ridotta per l'intero percorso di andata e ritorno. E' anche consentito il passaggio di classe per un percorso parziale, col pagamento però della differenza a tariffa intera, salvo che il viaggiatore preferisca pagare a tariffa ridotta per l'intero viaggio di andata e ritorno.

Treni utilizzabili. – Salvo le esclusioni stabilite per singoli treni dall'orario ufficiale, i biglietti festivi non sono soggetti a particolari restrizioni.

Divieto di cessione. – Il biglietto, dopo iniziato il viaggio di andata, è strettamente personale e ne è vietata la cessione e il commercio.

I contravventori sono passibili delle relative sanzioni di legge.

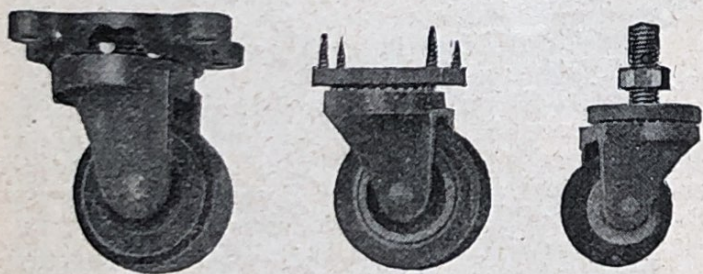
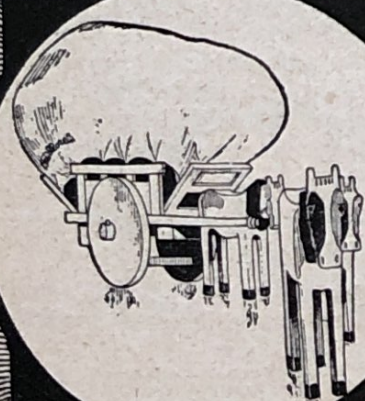
In ciascun biglietto deve essere indicato nome e cognome del viaggiatore, all'atto della emissione, nella sezione di ritorno.

Conferenza internazionale per la revisione delle norme che regolano i trasporti.

Nel mese di ottobre si riunirà a Roma una importante conferenza fra i delegati degli Stati europei partecipanti alle due Convenzioni internazionali, quella riguardante il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli e l'altra riguardante il trasporto delle merci.

Le due Convenzioni costituiscono ciascuna un testo di diritto che regola i rapporti tra pubblico e ferrovie e tra ferrovie e ferrovie, applicabile alla quasi totalità dei trasporti in servizio internazionale sulle ferrovie europee. Non hanno aderito alle Convenzioni la Gran Bretagna, la quale ha in materia di trasporti norme e consuetudini alquanto differenti da quelle del Continente europeo, e la Russia.

La Convenzione per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli viene riveduta per la prima volta; essa è di data relativamente recente: il testo relativo è stato concordato a Berna nel 1923 ed è andato in vigore nel 1928 e ciò quantunque l'idea di una Convenzione simile fosse stata ventilata fin dal 1889. La Convenzione per il trasporto delle merci è invece di più lunga data: rimonta al 1890 ed ha già subito parecchie revisioni.

La conferenza di Roma avrà una notevole importanza, perchè si tratta di modificare e

rinnovare sostanzialmente alcuni punti dei due testi di diritto internazionale in relazione alle nuove e non poche esigenze manifestatesi in questi ultimi anni. Numerose sono le proposte presentate dalle varie delegazioni, proposte che rispecchiano bisogni manifestati da enti commerciali ed industriali dei varî paesi.

Si tratta innanzi tutto di rendere accessibili le due Convenzioni anche ai trasporti combinati con la navigazione aerea.

L'istituzione della «lettera di vettura all'ordine» costituirà certamente argomento di molte discussioni ed è da augurare che la conferenza possa trovare una soluzione compatibile con il servizio ferroviario, ma soddisfacente pure per il commercio. Il trasporto dei colli espressi, i trasporti che richiedono condizioni particolari saranno egualmente esaminati nell'intento di costituire poi tanti testi aggiuntivi alle due Convenzioni.

Per i trasporti di viaggiatori vi sono, tra altro, la proposta di estendere ai tagliandi di agenzia le norme dei biglietti diretti in servizio internazionale e di adottare criteri di maggiore liberalità in materia di validità dei biglietti.

Tanto per i trasporti di bagagli quanto per quello delle merci vi sono numerose proposte di diminuire le attuali tasse dell'*interesse alla riconsegna*, nell'intento di rendere questo istituto più accessibile agli utenti.

Come si vede, la conferenza non ha per scopo voti o raccomandazioni, ma deve provvedere a qualche cosa di più concreto, alla elaborazione di un testo di diritto internazionale in materia di trasporti.

I servizi ferroviario-automobilistici.

Riteniamo utile per i nostri lettori, rilevando le notizie da *La Tecnica Professionale* dell'agosto scorso, riprodurre l'elenco dei servizi cumulativi per trasporto di persone tra le nostre Ferrovie dello Stato e le Imprese automobilistiche.

Di questi servizi, alcuni sono attuati in via continuativa; altri soltanto nella stagione estiva, con qualche variante fra di loro circa la data di inizio e quella della fine dell'esercizio.

IN VIA CONTINUATIVA SI HANNO LE LINEE:

1° *Chiavenna-Campodolcino* e viceversa da e per Milano C., con registrazione diretta dei bagagli da Milano per Campodolcino e viceversa;

2° *Sondrio-Tresenda-Aprica* e viceversa, da e per Lecco, Milano C. e Chiavenna, con registrazione diretta dei bagagli da queste tre località per Aprica e viceversa;

3° *La Spezia-Castelnuovo Monti* o Felina-Cervarezza o Monteduro-Collagna o Busana e viceversa, da e per Genova Brignole.

Vi è poi la linea con carattere circolare: *Torino P. N.-Pinerolo-Perosa Argentina - Fenestrelle-Pragelato-Colle di Sestrières-Cesana Torinese - Oulx-Torino P. N.* o viceversa.

LINEE ESERCITATE SOLO PER ALCUNI PERIODI DELL'ANNO SONO:

a) *Tirano-Bormio Borgo-Bormio Bagni* e viceversa, da e per Lecco, Milano C. e Varenna;

b) *Tirano-Bormio-Livigno* e viceversa, da e per Milano C.;

c) *Bormio Borgo-S. Caterina Valfurva* e viceversa, da e per Lecco, Milano C. e Varenna;

d) *Chiavenna-Madesimo-Monte Spluga* e viceversa, da e per Milano C.;

e) *Bormio Borgo-Giogo dello Stelvio* e viceversa, da e per Milano C.;

f) *Santhià-Pont St. Martin-Gressoney* e viceversa, da e per Brescia, Milano, Novara e Verona P. N.;

g) *Domodossola-Cascata Toce* e viceversa, da e per Arona, Busto Arsizio, Gallarate, Legnano, Milano C., Novara e Vercelli;

h) *Domodossola-Macugnaga* e viceversa, da e per Arona, Busto Arsizio, Gallarate, Genova P. P., Milano C., Novara, Stresa Borromeo e Torino P. N.;

i) *Domodossola-Bognanco* e viceversa, da e per Alessandria, Arona, Baveno, Busto Arsizio, Gallarate, Legnano, Milano C., Monza, Mortara, Novara, Pallanza, Sesto Calende, Stresa Borromeo, Torino P. N., Varese e Vercelli;

j) *Vogogna-Macugnaga* e viceversa, da e per Milano C., Torino P. N. e Genova P. P.;

k) *Susa-Moncenisio* e viceversa, da e per Torino P. N.

La registrazione diretta dei bagagli è ammessa da e per le seguenti stazioni delle Ferrovie dello Stato, per e dalle località alpine sottosegnate:

a) Milano Centrale *per Madesimo, Monte Spluga* e viceversa;

b) Bergamo, Bologna, Brescia, Como S. G., Firenze S. M. N., Genova P. P., Lecco, Milano C., Monza, Pavia, Varenna, Roma Termini, Venezia, *per Bormio Borgo, Bormio Bagni, S. Caterina Valfurva* e viceversa;

c) Milano Centrale *per Giogo dello Stelvio* e *Livigno* e viceversa.

Trattasi, come si vede, di servizi aventi quasi tutti carattere turistico.

Sono abilitate al servizio cumulativo ferroviario-automobilistico solo le principali stazioni (una trentina) come Torino P. N., Milano C., Verona P. N., Venezia S. L., Bologna C., Roma Termini, Napoli C., e le principali Agenzie di Brescia, Genova, Milano, Torino. Fino a pochi anni fa nella stagione estiva vi era anche un servizio cumulativo ferroviario-automobilistico con le Poste Svizzere. Ora i percorsi in automobile delle linee alpestri svizzere possono essere inclusi nei biglietti combinabili.

Le trasformazioni delle linee ferroviarie per i treni ad alta velocità.

Ai treni rapidi già esistenti, altri ne sono stati aggiunti fra Venezia e Trieste e anche sulla Bologna-Verona-Bolzano.

Per l'attivazione di questi rapidi fra le principali città d'Italia non occorre soltanto di-

sporre di locomotive che possano mantenere velocità elevate (120 chilometri all'ora), ma avere una sede stradale e binari adatti, ciò che le Ferrovie dello Stato vanno attuando con sempre maggiore intensità.

Si tratta di sostituire la massicciata scarsa, formata da ghiaia di fiume, attualmente esistente lungo i binari con altra costituita da pietrisco prevalentemente siliceo e nella misura di metri cubi 2,50 per metro lineare senza turbare l'andamento regolare dei treni. Negli ultimi dodici mesi è stato impiegato circa un milione di metri cubi di questo pietrisco.

La prima parte del grandioso programma di elettrificazione che ora è in corso interessa circa duemila chilometri di linea, sui quali è indispensabile il miglioramento della massicciata con l'impiego di circa tre milioni di metri cubi di pietrisco. Questo provvedimento, insieme con altri che riguardano la parte metallica del binario, e le traverse, renderà possibile le alte velocità conciliare con l'assenza di scosse e sussulti.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo tra le Ferrovie dello Stato e Zara.

A decorrere dal 1° settembre il servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli da e per lo Scalo di Zara, prima ammesso esclusivamente per il transito di Ancona, è stato istituito anche per il transito di Trieste.

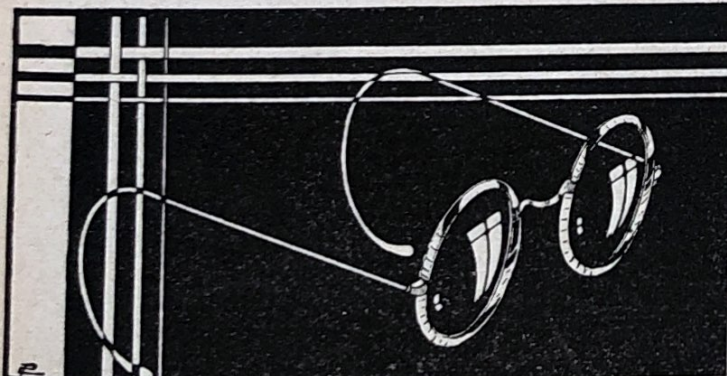
In quali termini di tempo si può reclamare alla ferrovia ?

Nel fascicolo di agosto del Notiziario abbiamo pubblicato alcune informazioni utili per chi deve reclamare alla ferrovia, indicando più precisamente quali erano le persone e gli uffici cui si possono dirigere reclami. Per corrispondere ora ad una richiesta di un nostro abbonato, completiamo le informazioni, indicando in quali termini di tempo si possa reclamare.

Occorre distinguere.

Se si tratta di reclami che riguardano genericamente il servizio ferroviario (che non importano cioè una lesione di un diritto del viaggiatore considerata dalle tariffe o dai regolamenti ferroviari o conseguente dal diritto comune...) non vi è termine... Ma è evidente che, se colui che si serve della ferrovia ha un certo interesse ad ottenere che il suo reclamo porti effetto, deve presentarlo tempestivamente in un termine ragionevole sì da permettere gli accertamenti necessari.

Precise sono invece le disposizioni riguardanti lesioni di diritti inerenti al contratto di trasporto. Noi non possiamo qui riportarle tutte: indicheremo quelle che possono riguardare alcuni dei casi più comuni.

Un bagaglio ritarda: se entro dieci giorni dalla resa normale non è arrivato a destino, l'avente diritto può reclamarlo come perduto.

Una merce a grande o a piccola velocità ritarda: l'avente diritto può nello stesso modo reclamarla come perduta se non si trova nella stazione destinataria entro 30 giorni da quando avrebbe dovuto arrivare.

Di massima ogni diritto a reclamo e ad azione contro la ferrovia, derivante dal contratto di trasporto, rimangono estinti con la riconsegna delle cose trasportate. Però a questa norma vi sono eccezioni:

pel reclamo per irregolare applicazione di tariffa o per errore nel computo dei prezzi di trasporto e dei diritti accessori;

per reclamo per ritardo, se l'avente diritto abbia presentato alla ferrovia il reclamo nelle forme prescritte entro quattordici giorni decorrendo da quello della consegna della spedizione;

per reclamo nel caso di perdite parziali od avarie constatate nei debiti modi su richiesta di accertamento dal destinatario all'atto della riconsegna della merce;

per il reclamo in caso di perdite od avarie non riconoscibili al momento della riconsegna, se l'avente diritto abbia invitato l'Amministrazione ferroviaria a verificare il danno non appena scoperto e non più tardi di sette giorni dopo la riconsegna e provi che la perdita o l'avaria avvenne per colpa dell'Amministrazione.

Le azioni derivanti dal contratto di trasporto di cose si prescrivono: quelle contro l'Amministrazione in 180 giorni e quelle dell'Amministrazione contro il pubblico in un anno.

I termini decorrono: *a*) nel caso di perdita parziale o di avaria, dal giorno della riconsegna; *b*) nel caso di perdita totale o di ritardo, dal giorno di scadenza del termine di resa; *c*) nel caso di azioni relative all'assegno, dal giorno della riconsegna della spedizione che ne era gravata; *d*) nel caso di tasse doganali, daziarie, ecc., dall'Amministrazione non pagate o pagate in meno, dal giorno in cui le autorità doganali, daziarie, ecc., le notificano la somma dovuta; *e*) nel caso di tasse di porto, di sopratasse e di ogni altra somma per qualsiasi titolo gravante sulla spedizione, non esatte o esatte dall'Amministrazione in meno od in più, dal giorno della riconsegna della spedizione stessa; *f*) in tutti gli altri casi, dal giorno in cui si verifica il fatto che dà luogo all'azione.

Il termine di 180 giorni cessa di decorrere dal giorno in cui l'avente diritto presenta reclamo nelle forme prescritte (come si ricorderà più appresso) fino al giorno in cui l'Amministrazione gli rende nota la decisione e, se il reclamo è respinto, gli restituisce i documenti consegnatile col reclamo medesimo. I successivi reclami non hanno effetto sul corso della prescrizione.

Il lettore tenga però presente che, come abbiamo già detto nel fascicolo di agosto, *non possono essere promosse contro la ferrovia azioni basate sul contratto di trasporto se l'avente diritto non abbia presentato prima un reclamo in via amministrativa e non siano trascorsi 120 giorni dalla presentazione del reclamo.* L'avente diritto può però proporre l'azione subito dopo il ricevimento della risposta al reclamo, se l'Amministrazione la fornisce prima della scadenza dei 120 giorni.

Per i trasporti in regime internazionale, regolati dalla Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli e da quella per il trasporto delle merci, la prescrizione dell'azione derivante dal contratto di trasporto è normalmente di un anno. Però, nel caso di rimborsi parziali o totali riferentisi a tassa di biglietti e di bagagli, ogni domanda da parte dell'avente diritto si considera estinta se non viene presentata entro sei mesi dalla scadenza della validità del biglietto.

Riteniamo con queste indicazioni di avere soddisfatto il desiderio del nostro abbonato e di altri lettori: per una più dettagliata conoscenza dei termini di tempo per reclamare nei varî casi che possono presentarsi, occorre consultare «I regolamenti ferroviari». Una più ampia trattazione in materia eccederebbe dai modesti compiti di questo Notiziario.

La « Littorina » Fiat.

A complemento di quanto è stato da noi già pubblicato (*Le Vie d'Italia*, 1933, pagg. 47 e 228) diamo qualche altro cenno descrittivo delle caratteristiche della nuova *Littorina*. Essa è montata su due carrelli, di cui uno motore e l'altro portante.

L'apparato motore, collocato su di un carrello in modo da non trasmettere vibrazioni alla cassa, è costituito dal motore propriamente detto, dal cambio Wilson a 5 velocità e dal gruppo di inversione di marcia, che permette all'automotrice di marciare indifferentemente nei due sensi.

Sul carrello motore è montato un compressore d'aria rotativo, che prende movimento dal motore e fornisce l'aria compressa per il comando pneumatico del cambio Wilson, dell'inversione di marcia e del freno idraulico, nonchè per l'azionamento delle sabbiere. Ambedue i carrelli sono montati su boccole a rulli ed hanno doppia sospensione elastica, particolarmente studiata in modo da garantire alla carrozzeria una marcia tranquilla anche alla massima velocità.

Il freno idraulico agisce con ceppi ad espansione su tutte le 8 ruote e può essere comandato, oltre che ad aria compressa, come sopra accennato, anche a mano.

I serbatoi della benzina sono disposti sotto il pavimento ed hanno la capacità complessiva di circa 230 litri, sufficienti per garantire all'automotrice una autonomia di 550-700 km., a seconda del profilo della linea e del carico dell'automotrice stessa.

Per il riscaldamento dello scompartimento viaggiatori si sono predisposti due impianti: uno ad aria calda (da usarsi in rimessa come preriscaldamento), col quale in pochi minuti si può portare la temperatura ambiente al punto desiderato; l'altro ad acqua calda, col quale si può mantenere tale temperatura durante il viaggio.

L'illuminazione elettrica è alimentata da un gruppo batteria di accumulatori-dinamo ed è ottenuta, per l'interno, mediante lampade a plafoniera che garantiscono la diffusione uniforme della luce e, per l'esterno, mediante fanali regolamentari.

La cassa dell'automotrice ha ossatura metallica, rivestita internamente con pannelli di alluminio, fissati con cornici e sagome di mogano.

Il pavimento è coperto di linoleum. Le finestre sono ampie, munite di cristalli abbassabili e di tendine scorrevoli.

I sedili sono stati studiati in modo da garantire la massima comodità ai viaggiatori, pur mantenendo le dimensioni e la linea dei tipi in uso sugli autobus.

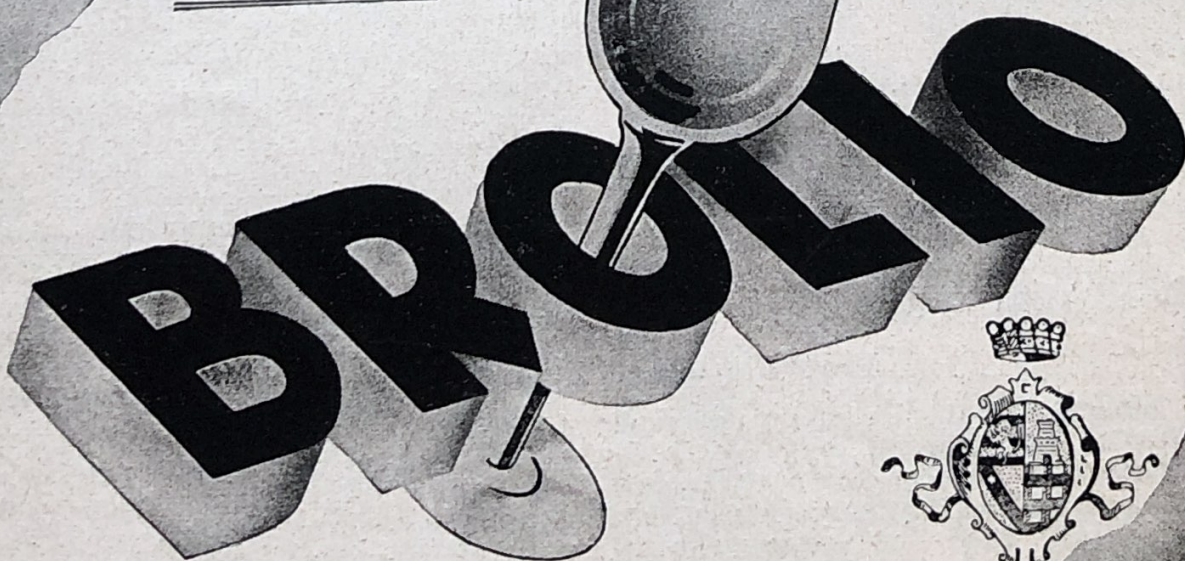
L'accesso alla carrozza avviene attraverso due porte per fiancata, aprentisi all'esterno e collegate con i montatoi in modo tale che questi, chiudendosi le porte, rientrano sotto il pavimento dei vestiboli di ingresso. Questi vestiboli sono separati dal compartimento mediante diaframmi para-aria, in modo che i viaggiatori non siano disturbati dall'apertura delle porte. Le cabine di manovra sono separate dai vestiboli da paretine complete, in modo che, da una parte, l'autista non è disturbato dai viaggiatori e, dall'altra, tutto lo spazio accessibile ai viaggiatori è protetto sia dai rumori, sia dalle eventuali infiltrazioni di aria viziata.

L'inaugurazione di un servizio di « Littorine » tra Biella e Vercelli.

Una linea regolare di autotreni è stata organizzata per collegare più rapidamente Biella e Vercelli.

La nuova linea è servita da tre « Littorine » capaci di 48 posti a sedere e 22 posti in piedi. Esse sviluppano sulla linea Vercelli-Biella una velocità oraria commerciale da 90 a 95 chilometri-ora, sebbene la linea abbia un dislivello del 15 per mille. Nel viaggio inaugurale esse hanno sviluppato in certi tratti una velocità di 125 chilometri all'ora. Nel servizio normale, che è stato iniziato il 1° agosto, le vetturette nonostante le fermate alle stazioni, impiegano esattamente 48 minuti per percorrere il tratto Vercelli-Biella.

Il completamento della Noto-Pachino, la linea più meridionale d'Italia.

Con recente provvedimento il Governo fascista stanziava la somma di un milione e trentamila lire per il completamento dei lavori della ferrovia Noto-Pachino, che si protende nella ubertosa plaga più meridionale della provincia di Siracusa. Questa ferrovia, auspicata da decine d'anni, attraversa una zona fertilissima di vigneti e agrumeti, finora non congiunta a Siracusa da nessun mezzo moderno di trasporto, e appaga le aspirazioni di due centri importanti.

Noto attende soprattutto dal nuovo mezzo di comunicazione un largo afflusso di vita. A sei chilometri di distanza è stata ora costruita una stazione ferroviaria, la Noto-Marina, attrezzata modernamente, e a cinquanta metri dalla stazione un piccolo porto naturale apre la sua insenatura ben difesa dai venti. E' questa l'estremità settentrionale della linea che tocca dall'altra parte la forte e laboriosa Pachino, isolata nell'angolo estremo della Sicilia, fiorente della sua produzione di vini, d'uve da tavola, di ricino e di cotone.

La ferrovia, progettata a scartamento normale, fu iniziata nel 1926. Dalla stazione centrale di Noto la nuova linea si dirige dapprima all'Asinario, raggiunge la marina di Noto, rientrando nell'interno, attraversa i ricchi mandorleti della « Pizzuta », la bonifica del Tellaro, le ubertosissime zone di Roveto e San Lorenzo, la valle dello Scirbia e traversando i più bei vigneti della Sicilia giunge a Pachino.

Le ferrovie in Eritrea.

Nella sessione del 22 luglio scorso, il Consiglio dei Ministri ha approvato un disegno di legge per la costruzione di linee ferroviarie nell'Eritrea.

Con esso viene autorizzata la esecuzione del tronco ferroviario Biscia - Elit - Tessenei di km. 115, da eseguirsi in cinque anni, e vengono autorizzate alcune varianti all'attuale linea Massaua-Asmara con una spesa complessiva di 55.000.000 di lire da ripartire in undici esercizi finanziari a decorrere dal 1933-34 a carico del normale bilancio della Colonia Eritrea.

Come si sa, l'attuale rete ferroviaria della Colonia Eritrea è costituita dalle seguenti due linee:

Massaua-Asmara	Km. 120
Asmara-Cheren-Agordat-Biscia	» 235
	Km. 355

La Massaua-Asmara — che dal porto di Massaua sale a m. 2400 sul livello del mare — fu iniziata nel 1897 e compiuta nel 1912.

La Asmara-Biscia fu ultimata nel 1925.

Si tratta ora di proseguire la linea da Biscia fino a Tessenei per un ulteriore sviluppo di km. 115, con una spesa prevista in 50 milioni 300 mila lire, di cui milioni 20,2 per l'armamento della linea.

Ferrovie e velivoli.

Per poter fare fronte alla sempre più grande concorrenza dei trasporti aerei, la Union Pacific Railroad nord-americana ha progettato di porre in servizio sulle proprie linee, dei velocissimi treni che sorpasserebbero i km.-h. 160. Queste nuove vetture entreranno in funzione nei primi mesi del 1934. Saranno di acciaio inossidabile o in duralluminio. Le finestre saranno bloccate come quelle degli aeroplani e si utilizzerà una aereazione artificiale.

NAVIGAZIONE

Una « Mostra navale » alla Fiera del Levante a Bari.

Presso la IV Fiera del Levante, è stata allestita una « Mostra Navale » allo scopo di valorizzare lo sviluppo tecnico ed organizzativo assunto dall'industria nazionale nel campo della produzione in questo ramo, a partire dai grandi cantieri e dalle grandi industrie meccaniche fino ai più modesti artigiani e lavoratori di ogni mestiere.

La Mostra è ordinata in vasti padiglioni e suddivisa nelle seguenti sezioni: Costruzioni Navali - Meccanica Navale - Attrezzatura Navale - Costruzioni Portuali - Materie prime - Marina da guerra - Navigazione.

La Mostra forma così una nuova documentazione della capacità costruttiva del Regime, e dal punto di vista economico-commerciale sarà proficua poichè servirà a mettere a contatto le numerose categorie di interessati esteri, e particolarmente orientali, con i nostri produttori ed esercenti navali.

Movimento generale dei porti italiani dal 1929 al 1932.

Nella tabella seguente riassumiamo, secondo i dati di *Marina Italiana*, il movimento complessivo della navigazione nei porti italiani durante gli ultimi quattro anni.

1929 merci imbarcate e sbarcate tonn.	36.771.817
1930 » » » » »	35.626.722
1931 » » » » »	32.436.836
1932 » » » » »	30.373.869

Il tonnellaggio della flotta russa.

Il tonnellaggio della flotta mercantile russa dal 1927 si è più che raddoppiato:

	Navi mercantili	
	Numero	Tonn. lorde
1927	346	308.882
1928	354	376.819
1929	379	440.506
1930	347	532.096
1931	386	603.836
1932	449	685.144

L'aumento è derivato prevalentemente dagli acquisti di navi all'estero, mentre invece le costruzioni dei cantieri sovietici si aggirano sulle cinquantamila tonnellate all'anno.

Le nuove motonavi pescherecce italiane del tipo « U. Lupi ».

Le tre nuove motonavi pescherecce *Umberto Lupi*, *Alfa Romeo*, *Breda*, costruite dal cantiere Breda di Venezia per conto dell'armatore Lupi di Livorno, scrive *Marina Italiana*, hanno già effettuato con ottimo successo la prima campagna di pesca, presso il Rio d'Oro e le coste del Senegal. Queste navi hanno suscitato un vivo interesse negli ambienti tecnici perchè rappresentano quanto di più moderno si sia costruito negli ultimi anni,

in Italia e all'Estero, per la pesca di grande altura.

Le dimensioni principali di detti battelli sono: lunghezza m. 47, larghezza m. 7,40, altezza m. 4,20. L'apparato motore è dato da un motore Alfa Romeo-Diesel a 8 cilindri, a 4 tempi, della potenza di 750 cavalli-asse al regime normale di 250 giri.

Particolarmente interessanti sono le sistemazioni per la pesca (argano salpareti, ecc.), e quelle per la conservazione del pesce (impianti frigoriferi ad anidride carbonica) con celle di un volume complessivo di 325 metri cubi.

Le navi sono provviste di un ecometro per lo scandaglio della profondità del mare a mezzo delle onde ultra sonore. Potenti fari servono per facilitare la pesca durante la notte.

La laparatomia d'un piroscafo.

A collegare per via di mare la Prussia Orientale col resto della mutilata Germania, provvedono due eleganti piroscafi: il *Prussia* e il *Città di Danzica*. Quest'ultimo è stato poche settimane fa tagliato trasversalmente a metà e ingrandito di oltre 10 metri. Oltre a ciò, e per ridare al piroscafo la sua primitiva stabilità, le macchine hanno dovuto essere spostate verso prua di metri 10,20. L'una e l'altra operazione sono riuscite così bene che il piroscafo ha già ripreso il suo regolare servizio.

La bandiera italiana al primo posto nel movimento marittimo estero della Grecia.

La bandiera italiana continua ad occupare il primo posto nel movimento marittimo estero della Grecia.

In confronto del primo semestre del 1932 — secondo i dati del Ministero dell'Economia di Atene — il movimento marittimo della Grecia con i porti esteri durante il primo semestre 1933 ha presentato il seguente aumento:

	1932	1933
	Primo semestre	
Navi entrate	1.435	1.470
Tonn. stazza	1.496.260	2.593.639
Navi uscite	1.006	1.178
Tonn. stazza	1.921.497	2.145.135
Totale:		
Navi caricate	2.441	2.648
Tonn. stazza netta	4.417.757	4.739.774

S'è avuto cioè un aumento di 207 navi per 322.017 tonn. (35 navi per tonn. 97.379 in entrata e 172 navi per tonn. 224.638 in uscita).

In questo traffico la marina mercantile italiana conserva un incontrastato primato.

	1932	1933
Bandiera:	Primo semestre	
— greca: vapori	531	635
» tonnellate	520.615	619.510
— italiana: vapori	882	977
« tonnellate	1.970.621	2.227.693

Vengono poi le bandiere inglese, francese, rumena, tedesca, americana, olandese.

STRADE

L'inaugurazione del tratto Mare-Lucca dell'Autostrada Firenze-Mare.

Mentre in altra parte di questo fascicolo abbiamo illustrato la nuova autostrada Padova-Venezia, possiamo qui aggiungere che anche l'autostrada Firenze-Mare è ormai opera completa.

Al tratto Firenze-Lucca, illustrato oltre che in questa nostra Rivista, anche ne *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (fascicolo di novembre 1932), lungo 65 km. e già in esercizio da un anno, si è infatti aggiunto il tronco di 16 chilometri e mezzo, Lucca-Viareggio, notevole per l'importanza delle opere.

Da Migliarino, ove fa capo l'Autostrada sul lato tirrenico, agevolmente ci si porta poi a Viareggio per la strada statale Aurelia che, dalla stessa Società delle Autostrade, è stata rettificata e spostata a monte della ferrovia, in modo da eliminare anche il passaggio a livello di Montioni.

Si prevede che il traffico dell'Autostrada avrà un impulso notevole dal fatto del suo completamento, sicchè la media giornaliera (che fino ad ora, nel primo tratto poteva valutarsi sugli 800 veicoli con punte che sorpassavano i 1000), potrà essere largamente superata.

Complessivamente la Firenze-Mare ha richiesto oltre 500 manufatti: 30 ponti su corsi d'acqua, 130 sottopassaggi e cavalcavia per strade ordinarie, 3 grandi viadotti, due sottopassaggi di ferrovia ed un notevole gruppo di opere presso Ripafratta nell'attraversamento della strada statale, del piazzale ferroviario, del canale di Ozzeri e del fiume Serchio. Tutte le opere sono in calcestruzzo cementizio semplice ed armato; l'unica eccezione il cavalcavia ferroviario di Ripafratta, che è di ferro.

Di speciale entità sono 12 grandi ponti di cemento fra cui quelli sul Bisenzio, sulla Nievole, sul Pescia e sul Serchio; il ponte di ferro per l'attraversamento del piazzale ferroviario di Ripafratta, che ha una luce di 35 metri; 3 grandi viadotti e la galleria di valico di Serravalle Pistoiese, lunga 350 metri.

Dal lato fiorentino l'Autostrada si stacca dalla Provinciale Pistoiese — all'Aeroporto di Peretola — e raggiunge Prato con un rettilineo di 12 km.; con un altro tratto pure rettilineo raggiunge poi Pistoia e quindi Montecatini Terme. Dopo Pistoia procede al valico delle colline di Serravalle con curve ampie, arditi viadotti ed una galleria, a 114 metri sul mare, lunga 300 metri.

Da Montecatini la strada conduce ad Altopascio e quindi a Lucca, con altri due rettilinei lunghi rispettivamente 10 e 15 chilometri; prosegue nella vallata del Serchio, valica le prime pendici delle Apuane in direzione del lago di Massaciuccoli e termina, con un ultimo rettilineo nelle vicinanze di Migliarino ove s'innesta con la via statale Aurelia. Altri quattro chilometri di raccordo per Viareggio e per Pisa — curati dalla Società delle Autostrade — completano l'imponente opera.

Fra ciglio e ciglio l'Autostrada ha una larghezza di 10 metri: 8 di carreggiata pavimentata in calcestruzzo di cemento, con incatramatura superficiale ed uno per parte di banchina. Essa è poi munita di cantoniere per i servizi di sorveglianza, di segnalazione, di telefono, di rifornimento e di soccorso.

L'Autostrada toscana è costata 130 milioni di lire.

Per costruirla sono occorsi: movimenti di terra per oltre due milioni di metri cubi; 100 mila metri cubi di calcestruzzo cementizio semplice e 20 mila con cemento armato per opere d'arte; 130 mila metri cubi di calcestruzzo cementizio per la pavimentazione; 150 mila metri cubi di pietre e ghiaie da massicciata.

Un'Azienda Stradale per la Somalia.

Il problema dello sviluppo delle comunicazioni nella Colonia è andato assumendo di anno in anno un'importanza sempre maggiore parallelamente allo sviluppo di essa. La sua risoluzione è principalmente imperniata sulla manutenzione e sul completamento delle strade a fondo naturale che comprendono, dalla Migiurtinia fino al basso Giuba, una rete di circa 10.000 chilometri, in cifra tonda. Per questo motivo il Governo della Colonia ha istituito uno speciale corpo stradale composto di personale indigeno reclutato fra i migliori elementi.

Detto corpo è formato da sette gruppi, uno per Commissariato.

A capo di ogni gruppo è posto un graduato indigeno che ha alla dipendenza dei capi squadra, mentre i gruppi dipendono nel loro insieme da un funzionario tecnico nominato dal R. Governo, fornito di cognizioni specifiche ed organizzative tali che meglio si adattino a lavori stradali, in genere.

Il compito principale della A.S.S.I. (Azienda Stradale della Somalia Italiana) è quello inerente alla manutenzione delle strade, ma provvederà altresì alla sorveglianza nonchè alle necessarie riparazioni e modifiche di tracciato, specialmente laddove si verificano allagamenti nel periodo delle piogge.

L'attività che questi gruppi mobili stradali svolgeranno, risponde pienamente alla configurazione geografica della Somalia ed alla sua grande estensione, potendo essi facilmente spostarsi nelle zone di maggiore bisogno dando così alla rete della viabilità la efficienza necessaria sia dal lato commerciale, che da quello militare.

La funzione dell'Azienda Stradale che inizia il suo lavoro nel corso dell'anno finanziario 1933-34, sarà integrata da quella dei « dubat », la quale ha già contribuito, specialmente nella Migiurtinia, alla manutenzione e spesso alla costruzione di tronchi stradali di considerevole importanza.

SPORT

Ciclismo.

I Campionati del mondo svoltisi quest'anno a Parigi non corrisposero all'aspettativa degli sportivi italiani, i quali si aspettavano assai più dai loro rappresentanti ai Campionati mondiali su strada. Invece sul terreno di Montlhéry i corridori azzurri furono battuti tanto fra i dilettanti quanto fra i professionisti, perchè i primi non possedevano una classe per battaglie internazionali, i secondi perchè non furono in condizione di reagire alla formidabile sorpresa di un assalto sostenuto fin dalla partenza.

Dopo il poco lieto risultato, tutti i critici nazionali insorsero e cercarono i responsabili dell'insuccesso, il quale dimostrò soprattutto che il ciclismo nazionale ha perduto almeno un paio d'anni a creare idoli e a bearsi nella loro ammirazione, senza pensare all'allevamento dei giovani, a fornire corse fra i corridori di rincalzo, quasi ritenendo che i due corridori di eccezione che la natura aveva prodotto non dovessero più scomparire. Il risultato di Montlhéry dimostrò che Binda e Guerra non sono affatto eterni.

Per questo esito lamentato il ciclismo italiano si è trovato come sbandato e nell'assenza di un programma nazionale di corse, il calendario delle quali fu quest'anno tutto sottoposto all'intervento al Giro di Francia e alla svalutazione delle gare interne; alcuni corridori furono nello stesso mese di agosto inviati al Giro della Svizzera dove, dopo una lusinghiera vittoria del giovane varesino Macchi, i nostri scomparvero dalla lotta nella quale parve non mettessero la passione e l'ardore di un tempo. E' fuor di dubbio che il ciclismo italiano, che fino a qualche tempo fa dominò in Europa, attraversa oggi un intermezzo di crisi. Pare si stia provvedendo per ricondurlo agli antichi splendori. Fu dopo l'esito di Montlhéry che la massa si accorse del disagio di questo sport, ma sintomo grave doveva essere quello segnalato dell'abbandono e del disinteressamento delle corse su pista, le quali diedero all'Italia, anni sono, tante lusinghiere affermazioni anche all'estero. Le prove su pista sono trascuratissime nella Penisola, perchè i gusti delle folle reclamavano in gara gli assi della strada e meno si appassionavano alle esibizioni dei velocisti e dei cultori delle corse di mezzofondo dietro allenatori meccanici.

Eppure a Parigi furono appunto i velocisti e i mezzofondisti ad offrire uno spettacolo più confortante. Tra i professionisti Martinetti giunse alle semifinali dopo aver eliminato corridori di fama. Ridotto il campo a soli quattro corridori, l'italiano si difese onorevolmente, ma dovette soccombere. Il suo quarto posto fu abbastanza significativo. Nel campo dei dilettanti il giovane diciottenne Pola giunse egli stesso alla semifinale e, come Martinetti, occupò il quarto posto nella classifica. Franco Giorgetti, che fu per qualche anno campione di mezzo fondo degli Stati Uniti e che passò tutta la stagione 1933 in Europa, conquistò il secondo posto dietro al francese Lacquehay, palesando la sua alta classe, e imponendosi al giudizio dei competenti, ai quali non sfuggì una coalizione dei corridori non soltanto francesi per favorire quello che poi vinse e danneggiare il nostro rappresentante. Due giorni dopo ad Amsterdam il nostro connazionale si prendeva una superba rivincita battendo agevolmente il Campione del Mondo, e alcuni altri reduci dal Campionato, in una corsa di 100 km., distanza uguale a quella della prova in cui non riuscì a conquistare il titolo mondiale.

Nello scorso mese di agosto il più atletico dei *record* ottenibili in bicicletta, quelli cioè senza allenatori, fu due volte battuto. Da diciannove anni il *record* di Egg non aveva subìto che assalti vani ed il più importante fu quello del nostro Binda nel 1920.

Il 25 agosto il corridore olandese Van Hout sulla pista di Roermond riuscì nel tentativo coprendo nell'ora la distanza di km. 44,588. Il corridore francese Maurizio Richard, poco

noto come il corridore olandese, superava però di 189 metri il *record* di questi, coprendo, il 28 agosto, sulla pista di St. Trond nel Belgio km. 44,777. Così nello spazio di quattro giorni il *record* che aveva resistito per diciannove anni fu battuto due volte; e non è improbabile che l'assalto non sia finito.

Automobilismo.

Sta per diventar difficile seguire l'attività frenetica alla quale si sono abbandonati quest'anno i corridori automobilistici e specialmente i nostri, che vanno per la maggiore, tanto il Calendario è ricco e pletorico di manifestazioni, non solamente in Italia, ma in tutti i paesi d'Europa. Tutte le prove di quest'anno hanno fin qui modificato la primitiva natura delle corse automobilistiche, perchè alle Case si sono sostituite le cosiddette «scuderie» e assai spesso anche i singoli corridori, i quali contrattano le partecipazioni, acuendo il nuovo carattere essenzialmente professionistico di queste manifestazioni che una volta erano soltanto industriali e sportive. Nello scorso agosto Nizza ebbe il *Gran Premio di Estate* lungo le strade, i viali e la passeggiata a mare della città. Il nostro Nuvolari con la monoposto Maserati dominò il lotto, dopo una corsa in cui una volta ancora rifulse la sua grande qualità. I 305 km. del percorso furono da lui compiuti alla media di 103 km. 916. Nello stesso giorno nel *Gran Premio di Stoccolma*, Brivio al comando di un'Alfa Romeo vinceva il Gran Premio di Svezia km. 356,400 in 2 ore 51' 55", con un vantaggio di oltre due minuti primi sul secondo classificato. Mentre queste affermazioni italiane erano stabilite in terra straniera, al *Circuito Principe di Piemonte* ad Avellino, 254 km. circa, era Siena (Alfa Romeo) che dopo una elettrizzante gara con Balestrero riusciva a precederlo di un minuto.

Al 15 agosto era il turno del *Circuito di Pescara*, la gara creata da S. E. Acerbo. Anche in quest'occasione la manifestazione riuscì ottimamente e grandi folle assistettero alla corsa, alla quale intervennero i migliori assi del volante. Mentre sui 102 chilometri Witney Stright su M. G. vinceva alla media di 121,470 la corsa per le vetture fino a 1100 cmc. di cilindrata, Fagioli con l'Alfa Romeo 2600 trionfava di tutti sulla dura distanza di 306 km. La corsa condotta ad altissima velocità dai migliori concorrenti mise in difficoltà qualcuno di essi, appunto per il ritmo velocissimo della battaglia. Fagioli vinse alla non comune media di 141,856, mentre a due buoni minuti seguiva Nuvolari che a sua volta precedeva Taruffi e Varzi.

Cinque giorni più tardi era lo stesso Fagioli che in Francia riportava il *Circuito di S. Gaudens* alla media di 143,463, dimostrando che la sua Alfa Romeo non risentiva lo sforzo vittorioso di Pescara. Una settimana più tardi Fagioli non riusciva nel triplo evento che sarebbe stato ambitissimo, perchè al *Gran Premio di Marsiglia*, cinquecento chilometri sull'Autodromo di Miramare, il monegasco Luigi Chiron gli soffiava il primo posto per pochi secondi. La vittoria di Chiron fece trionfare ugualmente l'industria italiana, perchè Chiron era alla guida di un'Alfa Romeo. La corsa era stata vinta alla forte media di 178,986 che rileva la bontà della pista, ma soprattutto l'eccellenza del guidatore e quella della macchina. E Fagioli dopo 500 km. era soltanto a 28".

Sulle svolte dello Stelvio, da Trafoi al valico si disputò la *corsa in salita dello Stelvio*, che ha rinnovato quest'anno il successo del 1932. La conquista del miglior tempo toccò ad una vettura della categoria Sport, all'Alfa Romeo di Mario Tadini che salì i 14 km. in 15' 00" 6/10 alla media di 55 km. 962. Cesare Felice Trossi nella categoria corsa con un'Alfa Romeo compiva la salita in 15' 10".

Motociclismo.

Durante il *meeting* motoristico di Pescara una giornata fu riservata alla motocicletta e si deve ammettere che anche le gare motociclistiche raccolsero un successo degno. Il *Gran Premio Pescara* fu per la classe 500 vinto da Giordano Aldrighetti (Rudge) il quale compì i 153 km. in 1, 15' 48" 1/5 ad una media cioè di 122 km. 727. Nella categoria 175 Serafino Dorino con M. M. vinse in 1, 11' 51" 1/5.

La settimana successiva un buon successo per il motociclismo italiano veniva raccolto in Francia sul *Circuito di S. Gaudens* nel quale Attilio Cavalleri vinceva la categoria 500 cmc., coprendo i km. 121 del percorso alla velocità di 121 km. 507 con una motocicletta Aquila.

Il 27 agosto la *corsa in salita Cernobbio-Bisbino*, km. 17, dava questi risultati: Cat. 500: Self (Ganna) media 61,310; Cat. 350: Pigorini (Velocette) media 61,421; Cat. 250: Bernasconi (Ariel) media 57,346; Cat. 175: Pagani (Miller) media 56,394. Nello stesso giorno il *Circuito d'Arona* dava questi risultati: Cat. 500: Riva (Norton) media 68,521; Cat. 350: Pigorini (Velocette) media 70,949; Cat. 250: Cavalleri (Aquila) media 67,900; Cat. 175: Mozzanica (Premoli - O.M.B.) media 66,135. Merita di esser segnalato che in entrambe le manifestazioni Pigorini con la 350 cmc. fu il vincitore assoluto.

Calcio.

A fine agosto si ebbero i primi incontri amichevoli e le partite di allenamento in vista del Campionato che prese le mosse il 10 settembre. Otto giorni prima l'Ambrosiana-Inter, finalista di *Coppa Europa*, giocò allo Stadio Civico la prima partita con la squadra dell'Austria. La vittoria toccò ai nero azzurri dell'Ambrosiana-Inter per 2 a 1, ma l'esito non soddisfece troppo. Il pubblico degli appassionati si sarebbe atteso una vittoria più netta, o meglio ancora un gioco più tecnico da parte della squadra seconda del Campionato 1932-33 e che non fa mistero delle sue speranze di poter conquistare lo «scudetto» della disputa appena iniziata. Mentre andiamo in macchina non conosciamo l'esito della partita giocata sul campo dell'Austria a Vienna. Il Campionato 1933-34

verrà svolto dalle 18 squadre di Divisione A e dalle 26 di Divisione B a ritmo accelerato, perchè tutto dovrà esser finito a maggio, alla vigilia dell'inizio del Campionato del Mondo che, come è noto, dovrà svolgersi nella tarda primavera ventura in Italia.

I Campionati Goliardici.

I Giuochi Universitari Goliardici richiamarono a Torino i rappresentanti di 32 Nazioni ed il giorno 2 settembre nello Stadio Mussolini, gremito di ottantamila spettatori, il Segretario del Partito presiedette la cerimonia ufficiale, nel corso della quale il campione olimpionico Luigi Beccali lesse la formula del giuramento. L'immenso anfiteatro diede quel giorno agli italiani l'esatta impressione dell'importanza che lo sport goliardico assume nel mondo e della grande svolta che sta per prendere tutto lo sport, non soltanto in Italia, ma dovunque. Lo sport ritorna così alla sua essenza dilettantistica e non dovranno passare molti anni, perchè l'idea olimpionica, le cui conquiste sono già ben visibili, trionfi in pieno.

Esigenze tipografiche non ci consentono di commentare in questo numero le prove di Torino, ma ci occuperemo di esse nella prossima Rivista, come si conviene e come la loro importanza richiede.

Motonautica.

L'avvenimento che merita di esser meglio ricordato fra quelli che hanno dato importanza e valore alla settimana motonautica al Lido è indubbiamente il *record* del mondo stabilito sulla base del miglio dal milanese Cattaneo con il suo *Asso*. Il *record* della categoria 12 litri, che già apparteneva all'Italia, fu insidiato dai motonauti francesi, i quali si proposero di toglierci il primato conquistato fin dall'anno scorso dall'Italia. Il milanese Cattaneo si propose di sventare tale minaccia e il 15 agosto riuscì a stabilire la media di 133 km. 818, che rappresenta attualmente un limite non facilmente avvicinabile.

Il *record* segnato da Cattaneo a Venezia è l'ultimo di una serie lusinghiera. Esso testimonia la passione e la vigilanza dei motonauti italiani, decisi ad esser sempre sulla breccia.

Canottaggio.

Non si può dire che i Campionati europei di canottaggio siano stati proprio favorevoli ai colori italiani ed abbiano corrisposto alle legittime aspirazioni nostre. Il nostro sport remiero meritava assai maggiori allori di quelli conquistati a Budapest, e si può dire che si deve parlare piuttosto di sfortuna che di regresso. Noi che ricordiamo i tempi in cui i canottieri azzurri facevano *tabula rasa* di pressochè tutte le gare di Campionato, sentiamo tutto il rammarico che quest'anno in Ungheria i nostri vogatori abbiano potuto soltanto trionfare in una gara.

L'onore del canottaggio italiano fu in queste infauste giornate salvato dalla S. C. Pullino nel quattro di punta con timoniere, per merito dei suoi vogatori: Perentin, Valerio, Chicci, Vettori Nicolò, Vettori Umberto, tim. Petronio.

Noi non pensiamo tuttavia che si possa essere così pessimisti da ritenere esausta la passione per questo sport dalle più care tradizioni italiane. Budapest sarà stata una poco lieta parentesi e presto la riabilitazione verrà per i canottieri che anche a Los Angeles fra gli atleti italiani furono quelli che conobbero le maggiori simpatie e i più autorevoli consensi.

Ippica.

Nel Gran Premio di Ostenda, che l'anno scorso segnò la vittoria di Sanzio del Conte Querini Visconti, il vincitore del Premio Milano, *Crapom*, fece trionfare i colori italiani, di fronte ai migliori rappresentanti degli allevamenti di Gran Bretagna, di Francia e del Belgio. Il successo è tanto più sorprendente perchè ottenuto sulla distanza di 2200 metri che fu ritenuta troppo breve perchè il cavallo italiano potesse, esplicando tutte le sue risorse, prevalere in virtù delle sue doti di fondo. I fratelli Mario e Vittorio Crespi ebbero la maggiore soddisfazione di vincere la grande prova con un cavallo nato in Italia da padre allevato in Italia, in quell'allevamento di Dormello di Federico Tesio, al quale va riconosciuto il gran merito di aver saputo dare allo sport ippico italiano una produzione che

oggi può reggere al confronto con quella straniera, per quella almeno più selezionata.

Non si può dimenticare nel bel successo il merito dell'allevatore, il giovane Federico Regoli che dopo aver guidato tanti prodotti italiani alla vittoria, oggi ha dimostrato di saper dirigere una scuderia di grande importanza con competenza e avvedutezza, e il fantino Paolo Caprioli che aggiunse alla serie delle sue vittorie questa di *Crapom*.

POSTE·TELEGRAFI

Lettere-telegrammi per Egitto, Palestina e isola di Cipro.

Con effetto dal 1º agosto u. s. sono ammesse le lettere-telegrammi NLT per l'Egitto e la Palestina per via Italo-Radio, e per l'Egitto, l'isola di Cipro e la Palestina per via Eastern, con le tasse seguenti per parola in lire-oro:

Via Italo-Radio.

Egitto:

prima regione 0,385
seconda regione .. 0,435
terza regione 0,52

Palestina 0,435

Via Eastern.

Egitto e Palestina: stesse tasse di via Italo-Radio.

Cipro 0,485

con un minimo di 25 parole per ogni lettera-telegramma. Altre condizioni: le stesse vigenti per lettere-telegrammi NLT per altri Paesi.

Pacchi postali per via aerea. - Variazione di tariffe.

Le tasse di spedizione dei pacchi postali per via aerea (compresa la sopratassa speciale di trasporto aereo ed il diritto di recapito per espresso) sono state modificate come dal prospetto che segue:

Peso kg.	Dal Regno per			
	il Regno Lire	Tripoli e Rodi e viceversa Lire	Sirte e viceversa Lire	Bengasi e viceversa Lire
1 —	8,50	13 —	16 —	20 —
1,500	13,50	22 —	27,50	36 —
2 —	15,50	24 —	29,50	38 —
2,500	17,50	30,50	39 —	51,50
3 —	19,50	32,50	41 —	53,50
3,500	23,50	41 —	52 —	69 —
4 —	25,50	43 —	54 —	71 —
4,500	27,50	49,50	63,50	84,50
5 —	29,50	51,50	65,50	86,50

A richiesta dei mittenti, però, i pacchi impostati nel Regno a destinazione della Libia (Tripolitania e Cirenaica) e delle isole italiane dell'Egeo, possono essere trasmessi per via aerea soltanto fino a Siracusa (pacchi per Libia) ed a Brindisi (pacchi per Egeo). In tal caso le tasse di spedizione sono le stesse di quelle in vigore per l'interno del Regno ed i pacchi vengono proseguiti da Siracusa e da Brindisi per *via mare* e, giunti a destinazione, sono recapitati per espresso.

Posta aerea Europa-Giappone.

Dal 1º agosto i pacchi postali a destinazione del Giappone, della Corea e della Manciuria, sono stati ammessi al trasporto aereo. La posta è trasportata unicamente per mezzo d'aeroplano attraverso tutta la Russia sovietica fino a Vladivostok mediante i servizi regolari della strada transiberiana.

Servizi speciali per telegrammi diretti nell'Africa Portoghese.

Sono ammessi tutti i servizi speciali nei telegrammi diretti all'Africa orientale portoghese.

Le tasse fisse in lire-oro per il servizio speciale «*espresso pagato*» (X P), sono stabilite, per i diversi Distretti, come segue:

Distretto del Nyassa	lire-oro	2,50
» di Capo Delgado	»	2,50
» » Inhambane	»	3 —
» » Lourenço Marques	»	3 —
» » Moçambique	»	1,50
» » Quelimane	»	1 —
» » Tete	»	3 —
Territorio di Manique e Sofala	»	6 —

Nuova linea postale aerea: Algeri-Zinder.

In coincidenza ad Algeri con la linea Marseille-Algeri, funziona una nuova linea postale aerea settimanale Algeri-Zinder con il seguente itinerario: Algeri-Oran-Colomb Béchai-Adrar-Bidon-Gao-Niùmey-Zinder.

Parte da Algeri ogni martedì ore 12 ed arriva a Zinder il venerdì alle ore 16. Ritorna da Zinder il martedì ore 6 e arriva ad Alger il giovedì ore 17.

Con questa linea possono aver corso corrispondenze ordinarie e raccomandate per i territori del Sud Algerino, per il Sudan Francese, per il Dahomey, per la Costa d'Oro e per la Nigeria con le seguenti sopratasse aeree: Sud Algerino: L. 1 per le lettere e cartoline ogni 10 grammi e L. 1,25 per gli altri oggetti, ogni 50 grammi; altri Paesi: L. 2,75 per le lettere e cartoline ogni 10 grammi e L. 3,50 per gli altri oggetti ogni 50 grammi.

Emissione di francobolli commemorativi.

In occasione dei Giuochi Universitari internazionali che hanno avuto luogo a Torino nel mese di settembre sono stati messi in vendita presso tutti gli Uffici postali del Regno, speciali francobolli da L. 0,10, 0,20, 0,50 e 1,25. Detti francobolli valgono per l'affrancatura delle corrispondenze *fino a tutto il dicembre* dell'anno in corso, dopo la quale epoca non saranno ammessi al cambio.

Cambio di denominazione dell'Hedjaz.

L'Hedjaz ha cambiato la sua denominazione in *Arabia Saudye*.

ARTE

Tasse d'ingresso per gli Istituti d'Antichità e d'Arte.

Per comodità del lettore ne riportiamo qui l'elenco, quale è stato pubblicato (unitamente al regolamento per il rilascio dei biglietti, tessere, ecc.) con R. Decreto 8 giugno c. a.

		Lire
Ancona	Museo Archeologico	2 —
Aquileia	Museo Archeologico e Cripta degli Scavi della Basilica	2 —
Bologna	Pinacoteca	2 —
Calci	Certosa	2 —
Caserta	Reggia	2 —
Caserta	Parco	2 —
Caserta	Parco (ingresso per ciascuna vettura a trazione meccanica) oltre la tassa per le persone	5 —
Caserta	Parco (ingresso per ciascuna vettura a trazione animale) oltre la tassa per le persone	3 —
Cuma	Scavi	2 —
Firenze	Cappelle Medicee	2 —
Firenze	Galleria Antica e Moderna	2 —
Firenze	Galleria Palatina e Museo degli Argenti	5 —
Firenze	Galleria degli Uffizi	5 —
Firenze	Museo Archeologico e Galleria degli Arazzi	2 —
Firenze	Museo Nazionale	2 —
Firenze	Museo di San Marco	2 —
Mantova	Palazzo Ducale	2 —
Merano	Castel Tirolo	2 —
Milano	Cenacolo Vinciano	2 —
Milano	Pinacoteca di Brera	5 —
Modena	Galleria Estense	2 —
Monreale	Chiostro di S. Maria Nuova	2 —
Napoli	Museo Nazionale	5 —
Napoli	Museo Floridiana	2 —
Napoli	Museo S. Martino	2 —
Ostia	Scavi	2 —
Ostia	Scavi (ingresso per ciascuna vettura) oltre la tassa per le persone	5 —
Palermo	Museo Nazionale	2 —
Parma	Museo di Antichità	2 —
Parma	Pinacoteca	2 —
Pavia	Certosa	2 —
Perugia	Pinacoteca	2 —
Pesto	Templi	2 —
Pompei	Scavi vecchi e Scavi nuovi	5 —
Pozzuoli	Tempio di Serapide	2 —
Roma	Anfiteatro Flavio	2 —
Roma	Castel Sant'Angelo	5 —
Roma	Domus Aurea	2 —
Roma	Galleria d'Arte Antica e Gabinetto delle Stampe	2 —
Roma	Galleria d'Arte Moderna	2 —
Roma	Museo e Galleria Borghese	2 —
Roma	Museo Nazionale Romano	2 —
Roma	Museo Preistorico e Etnografico « Pigorini »	2 —
Roma	Museo di Villa Giulia	2 —
Roma	Terme di Caracalla	2 —
Roma	Tempio di Porta Maggiore	2 —
Siena	Pinacoteca	2 —
Siracusa	Museo Archeologico	2 —
Siracusa	Orecchio di Dionisio	2 —
Taranto	Museo Archeologico	2 —
Tarquinia	Museo Tarquiniense	2 —
Tivoli	Villa Adriana	2 —
Tivoli	Villa d'Este	5 —
Torino	Museo d'Antichità	2 —
Torino	Pinacoteca	2 —
Urbino	Galleria delle Marche	2 —
Venezia	RR. Gallerie	5 —
Venezia	Museo Archeologico	2 —
Venezia	Galleria Franchetti alla Ca' d'Oro	2 —
Venezia	Museo Orientale	2 —

La domenica l'ingresso nei predetti Istituti è gratuito. Per gli iscritti all'Opera Nazionale Dopolavoro i prezzi suddetti sono ridotti del 50 %.

Importanti scoperte archeologiche nell'Acropoli di Butrinto.

E' rientrata in Italia dall'Albania la Missione archeologica italiana con un'abbondante e notevole messe di scoperte. La passata campagna di ricerche e scavi si è svolta ancora nell'Acropoli di Butrinto.

Dal punto di vista scientifico le ultime ricerche sono riuscite più fruttuose di tutte le precedenti. Alcune iscrizioni scoperte parlano di Buthroto (Butrinto) come Capitano dei popoli della Chaonia, portando così un notevole contributo alla storia e una convalida alle affermazioni di Virgilio. Vari ambienti

di età romana sono poi apparsi ad oriente del Teatro; alcuni appartengono ad esso, mentre altri erano abitazioni e magazzini. Di singolare importanza è una costruzione greca (IV-III secolo av. C.) forse destinata ad abitazione. Se ciò, come pare, corrisponde al vero, essa costituirebbe una scoperta importante poichè ben poco si conosce delle forme delle case greche.

Altre costruzioni di età bizantina e veneziana sono state trovate qua e là e scavate interamente o soltanto in parte; alcune serbano resti di affreschi.

In seguito ad assaggi di scavi, l'Acropoli è apparsa circondata da tre linee di mura: la cinta situata intorno al pianoro della vetta è molto antica (di tipo pelasgico); quella a metà costa del colle è a blocchi poligonali; infine quella situata ai piedi della collina è a massi parallelepipedi ed è la meglio conservata.

Una bella statua marmorea (IV secolo av. C.) è stata trovata non lontano dal Teatro; una testa d'arte, pure greca, riproduce un tipo poco noto di Heracles; altre sculture di minore importanza sono pure state trovate. Degne di nota sono alcune iscrizioni greche e romane.

Ritrovamento di un « miliarium » romano nei Siebenbürgen.

Un modesto maestro di scuola di Magyarvista, Giovanni Szekely, che ha già ritrovato entro le demarcazioni del suo villaggio (Romania) ben 36 stazioni preistoriche e sette romane, e che possiede personalmente una ricca raccolta di antichità, ha di recente scoperto in quel di Mera una pietra miliaria romana, affidandola per la conservazione alla raccolta archeologica dell'Università Klausenburg. Il cippo è alto metri 2,30 e largo 55 centimetri. Secondo l'iscrizione, rimonta al secondo Consolato di Lucio Vero (161-166 d. Cr.); non è tuttavia possibile indicare la direzione tenuta dalla strada cui era adibito, perchè il tempo ha cancellato appunto questi dati.

Nuove scoperte ai sotterranei dell'Anfiteatro di Pozzuoli.

Si va dedicando in questo periodo una intensa attività agli Scavi del maestoso Anfiteatro di Pozzuoli. A misura che procedono i lavori la visione del grandioso e suggestivo monumento diventa più ampia e più completa. I sotterranei sono venuti alla luce in modo quasi perfetto ed è questo il requisito di speciale interesse che essi presentano a confronto dei sotterranei di altri anfiteatri anche più importanti, fra i quali il Colosseo.

Specie in alcune zone dei sotterranei risulta chiara e precisa la disposizione data ai diversi ambienti, sì che si sono individuate le celle destinate alle fiere, e si è potuto ricostruire quali erano le manovre che venivano eseguite perchè le belve raggiungessero l'arena. In tal modo la sottostruttura del monumento è apparsa in tutta la sua perfezione.

TRA I LIBRI

Per viaggiare senza noie. – Guida Automobilistica d'Italia. — Geom. Carlo Griggi, Editore-Proprietario. S. Margherita Ligure, Casella Postale N. 2.

Si tratta di un grosso volume di ben 716 pagine, e contiene un complesso di notizie che sarebbe impossibile di trovare altrove.

L'A., con grandissima pazienza e con vasto e complesso lavoro, ha raccolto tutte le norme speciali che regolano la circolazione stradale nei grandi e nei piccoli centri. Chi saprebbe dire, ad esempio, quali sono le limitazioni alla circolazione dei veicoli a Roma, piuttosto che a Milano, dove è obbligatorio il transito in senso unico, dove la circolazione è rotatoria, dove vi sono limitazioni particolari; quali sono le limitazioni per i veicoli adibiti al trasporto di merci ? Qual'è la disciplina della circolazione dei pedoni e della circolazione dei veicoli e dei pedoni negli incroci provvisti di semafori per la regolazione del traffico ? Qual'è la disciplina della sosta dei veicoli; come è regolato il carico e lo scarico delle merci nelle strade e piazze o tratti delle medesime in cui è vietata la sosta ? Ma, ripetiamo, la pubblicazione serve non soltanto per i grandi centri, ma anche per i piccoli e a chi, ad esempio, voglia passare da Matera interesserà di sapere come si effettua l'attraversamento, dove la sosta delle automobili è permessa e dove è proibita; quali sono i passaggi a livello nelle vicinanze della località e così via.

La pubblicazione è completata da una ricca dotazione di grafici. Essa è veramente raccomandabile « per viaggiare senza noie », come si legge sul frontespizio.

Il grosso volume è in vendita a L. 30, con lo *sconto del 20 % a favore di tutti i Soci del Touring Club Italiano*, del R. A. C. I., del R. Moto Club d'Italia che ne faranno richiesta direttamente all'A. indicando il numero di tessera, e a tutti gli Ufficiali delle Forze Armate d'Italia.

T. N. NEOMARIO. – *Geschichte der Stadt Rom.* – Edito dall'Autore (Prof. Dott. Niemeyer, Berlin-Grunewald). – Due grossi volumi, solidam. rilegati in tela, di compless. pagine 1438: RM. 45.

L'Autore, un illustre giurista tedesco, professore di Università, è stato indotto ad occuparsi della storia di Roma dagli studi e dalle prolusioni di storia del diritto e dell'economia di Roma ch'egli andava tenendo ai suoi allievi. Egli ha finito così con lo scrivere un'opera monumentale, una vera cronaca dell'Urbe, dagli inizi fino all'anno 1849, comprendendo perciò un periodo ben più ampio di quello considerato dal Gregorovius, che si limitò alla illustrazione del Medio Evo (da Alarico al Sacco di Roma).

Quantunque l'A. non lasci alcun fatto senza darcene un'ampia spiegazione (ciò che ha dato all'opera le vistose proporzioni che abbiam detto,

rendendola perfino poco maneggevole), la lettura del testo mai riesce pesante; la frase è sempre liscia e scorrevole e la materia di ciascun capitolo è preceduta da un chiaro esposto che fissa le connessioni causali dei fatti di cui il capitolo si occupa. Le tavole annesse, che forniscono buone riproduzioni di antiche piante dell'Urbe, costituiscono un ottimo soccorso per la comprensione del testo; ricchissimo è l'indice alfabetico.

In tutto si può dire che è questa un'opera fondamentale, il degno lavoro di un illustre scienziato. E se un solo rincrescimento si può esprimere, è che l'opera non abbracci anche il periodo fino ai giorni nostri.

G. Mortara. – *Prospettive economiche 1933-XI.* - Sotto gli auspici della Università Bocconi di Milano, Città di Castello, 1933-XI, pag. 632: L. 50.

In nessun tempo, come in questo di crisi e di conferenze e di trattative economiche, il pubblico ha compreso l'importanza dello studio dell'economia mondiale. Gli è che oggi ogni uomo spinge lo sguardo ansioso nel futuro; e ogni dato che possa aiutarlo a cercare una risposta alle sue incertezze è benvenuto. Il nuovo volume dell'insigne nostro economista esamina in una larga e informatissima rassegna le condizioni quali si presentavano nei diversi campi della produzione e del commercio agli inizi del corrente anno e basandosi sulla constatazione dei fatti, prospetta nella misura del possibile gli svolgimenti futuri.

Luigi Graziani. – *Bicyclula.* – Pag. 48, Zanichelli, Bologna, 1932-X: L. 4.

E' senza dubbio il migliore dei pregevoli carmi latini dell'A., composto nel 1899, premiato ad Amsterdam l'anno seguente e ripresentato ora, in una seconda edizione con note, dal Prof. Vittorio Ragazzini. Canta la bicicletta con l'entusiasmo schietto di chi contempla la prodigiosa infanzia di una utilissima scoperta, e mentre ci diletta colla novità dell'invenzione, ci desta ammirazione per la squisita fattura di alcuni tratti che ben potrebbero reggere il confronto con gli scritti dei più valenti umanisti.

Enrico Del Debbio. – *Piscine.* – Fratelli Palombi, Roma, 1933-XI, pag. 168: L. 40.

Sulla costruzione delle Piscine l'Arch. Del Debbio pubblica un trattato tecnico chiaro, ordinato, esauriente, senza una parola di più del necessario. Il volume, che ha pure bella veste tipografica, si divide in due parti. La prima è di carattere generale: varia natura delle piscine, scelta della loro ubicazione, dimensioni del bacino, sua costruzione, rinnovamento ed eventuale trattamento batteriologico dell'acqua, attrezzamento della piscina, illuminazione e aereazione di quelle coperte, locali annessi. La seconda parte, interessantissima, è tutta documentaria. L'A. per ogni problema in materia e le varie soluzioni applicabili, raccoglie e commenta un ricco materiale — riproduzioni, schemi, piante, particolari, dati — tratto da analoghe costruzioni nei vari centri d'Europa.

Ing. Ernesto Tron. – *Come si deve rispondere all'esame per ottenere la patente automobilistica (I, II e III grado).* – IV edizione, pag. 210, 163 figure, 1 tavola a colori, Hoepli, Milano, 1933-XI: L. 6.

Il manuale, che si può definire il catechismo del guidatore d'automobile, comprende 565 esempi di domande che possono, in una forma più o meno diversa, essere fatte all'esame per la patente di idoneità a condurre autoveicoli, con le risposte nella forma più esatta e più concisa possibile.

L'opera si raccomanda per la precisione e la chiarezza.

Autotechnisches Wörterbuch. Band IV, *Italienisch.* – Ed. Richard Carl Schmidt u. Co., Berlin W 62, pag. 209, legato in tela: Marchi 4,50. Prezzo speciale per i Soci del T. C. I. Mr. 4, franco di porto in Italia richiedendolo alla Reise- und Verkehrsverlag, Gartenstrasse, 46, Stuttgart.

Buon dizionario tecnico automobilistico in lingua italiana con le corrispondenti traduzioni in lingua tedesca, francese e inglese. Fa parte di una pregevole « Autotechnische Bibliothek » (quasi 100 volumi) dell'editore R. C. Schmidt, Berlino.

AGOSTINO FERRARI. – *Nella Catena del Monte Bianco*. – Ed. «Montes», Torino, 1929-VII, pag. 281, con ill.: L. 12.

GUIDO REY. – *Il tempo che torna*. – Ed. «Montes», Torino, 1931-IX, pag. 172, con ill.: L. 12.

A. VIRIGLIO. – *A fil di cielo*. – Ed. «Montes», Torino, 1929-VII, pag. 304, con ill.: L. 12.

FRANCO GROTTANELLI. – *Ricordi di montagna*. – Ed. «Montes», Torino, 1930-VIII, pag. 222, con ill.: L. 12.

A. F. MUMMERY. – *Le mie scalate nelle Alpi e nel Caucaso*. – Ed. «Montes», Torino, 1930-VIII, pag. 245, con ill.: L. 12.

A. BALLIANO. – *Il vento del Sud*. – Ed. «Montes», Torino, 1930-VIII, pag. 174, con ill.: L. 12.

GIUSEPPE MAZZOTTI. – *Il giardino delle rose*. – Ed. «Montes», Torino, 1931-IX, pag. 210, con ill.: L. 12.

GUIDO REY. – *Alpinismo acrobatico*. – Ed. «Montes», Torino, 1932-X, pag. 237, con ill.: L. 16.

LUIGI AGOSTINO GARIBALDI. – *L'anima della montagna*. – Ed. «Montes», Torino, 1933-XI, pag. 171, con ill.: L. 16.

EDWARD WHYMPER. – *Scalate nelle Alpi*. – Ed. «Montes», Torino, 1933-XI, pag. 234, con ill.: L. 16.

L'interessante collana, diretta da A. Balliano, ha il doppio merito di rendere popolare fra gli alpinisti nostrani le opere classiche estere del Mummery e del Whymper e di far meglio conoscere alcuni ottimi scrittori italiani di montagna, l'opera letteraria dei quali era prima sparsa in molteplici pubblicazioni periodiche e quindi soltanto faticosamente rintracciabile.

C. BÖHMER. – *Cielo stellato settentrionale*. – G. B. Paravia e C., Torino.

E' un planisfero celeste girevole, composto di un disco di cartone rotante in una guaina, sul cui bordo sono stampate le 12 ore della notte, mentre il disco porta sul bordo esterno l'indicazione del giorno e del mese. Facendo combaciare la data con l'ora, viene raffigurato nell'orizzonte di Roma (che può essere adoperato senza sensibile errore in tutta Italia) il cielo stellato settentrionale. Con altre facili manovre è possibile stabilire anche la posizione esatta del sole e l'ora del suo nascere e del suo tramontare. Nel retro della tavola sono alcune chiare istruzioni.

«Normandie» Guides Michelin Régionaux. – Pag. 662, ed. 1933-34: 30 Frs.

Il Servizio Turistico di Michelin, 97, Bld. Pereire, Paris 17, ha arricchito di questo nuovo volume la serie delle sue ottime guide turistiche regionali ad uso degli automobilisti, che comprende fra l'altro 20 programmi di viaggio, la descrizione di 93 itinerari e di 250 località, numerosissime piante di città e una carta d'insieme della regione.

C.A.I. COMITATO SCIENTIFICO. – *Nozioni mediche elementari per l'alpinista*. – C.A.I., Milano, Via S. Pellico, 6.

Uno dei problemi più interessanti, presi in esame dal Comitato Scientifico del C.A.I. e, per esso, dalla Commissione Medico Fisiologica, è quello dell'assistenza sanitaria in montagna. La Commissione, presieduta dal Prof. L. Zoia, ha già provveduto alla creazione di stazioni base di soccorso, appoggiate prevalentemente a località di fondo valle e a quelle di 1° e 2° grado, che fanno capo ai rifugi alpini più frequentati, mentre per gli altri e per le guide viene assegnata in dotazione una speciale busta di medicazione. Per l'uso dell'armadio farmaceutico di soccorso di 1° grado, della cassetta portatile per le stazioni di 2° grado e per la busta di pronto soccorso, il Prof. E. Hiani ha redatto un interessante opuscoletto di 77 pagine, ove, con l'indicazione del nome del medicamento e delle sue proprietà, dose e uso, sono altresì brevemente e chiaramente descritte le cure delle malattie e degli accidenti di montagna, nonchè il modo di trasportare i feriti.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Annuario Statistico Italiano, 1933-XI*. – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI, pag. 508: L. 25; *prezzo speciale per i Soci del T. C. I.* che richiedono copia alla Sede del T. C. I.: L. 15.

La nuova edizione di questo pregevolissimo Annuario porta non solo cifre aggiornate al 1932, ma anche dati nuovi desunti dal Censimento 1931-IX: la popolazione presente distinta secondo l'altimetria dei Comuni, secondo la religione e secondo la professione; le abitazioni occupate e vuote; gli stranieri censiti nel Regno; la religione degli indigeni delle Colonie; i matrimoni classificati secondo il luogo di nascita degli sposi; gli studenti stranieri nelle università e negli istituti superiori distinti per nazionalità. Sono stati infine riordinati i dati del commercio estero con i principali paesi; notevoli anche le notizie intorno alla bonifica integrale.

Guida Generale della Provincia di Verona, 1933-34. – V edizione. Fernando Zappi, Verona: L. 50.

Il volume, di un migliaio di pagine, legato in tela e oro, comprende una completa e chiara rassegna dell'ordinamento amministrativo, politico, militare, ecclesiastico, giudiziario e dell'attività agricola, industriale e commerciale di Verona e della sua provincia. Non mancano neppure cenni storici e turistici per ogni centro.

VITTORIO CALESTANI. – *Come si studiano le piante*. – Società Editrice «La Scuola», Brescia, 1932, pag. 733: L. 20.

Tra le non molte opere italiane che trattano di botanica, gaia scienza che si può studiare durante una gita in montagna o sulle rive del mare, questa, in forma di pratico manuale, è tra le migliori e le più utili. I raccoglitori o semplicemente chi ha la legittima curiosità di dare il nome alle piante che incontra, ricaveranno dalla sua consultazione nozioni e consigli di grande interesse.

D. E. RAVALICO. – *Il Radiolibro (Costruzione, installazione, riparazione dei moderni apparecchi)*. – Pag. 571, con 400 disegni illustrativi. Editore U. Hoepli, Milano, 1933-XI: L. 18. (Per i Soci del T.C.I. che ne faranno diretta richiesta all'Autore in Trieste (Via T. Luciani, 11), indicando il numero di tessera, L. 15 franco di porto in Italia e Colonie).

Completo e chiarissimo compendio, che descrive tutti gli apparecchi radio, dai più semplici, a galena, ai più complessi supereterodina a 10 valvole. E' preceduto da una breve esposizione degli elementi di elettricità e di radiotecnica, utilissima a introdurre nell'argomento anche i profani. La veste è quella di modernissimo gusto dell'ultima produzione Hoepli.

Prof. FRANCESCO VERCELLI. – *L'aria nella Natura e nella vita*. – Pag. 711, con 622 illustrazioni. Ed. Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino, 1933-XI: L. 90.

Trattato d'importanza fondamentale, che, studiando profondamente e in modo completo il vitale elemento dell'aria, illustra le grandi recenti conquiste della meteorologia che hanno recato basi sicure all'interpretazione e alla prevenzione dei fenomeni atmosferici. E' la prima opera completa di divulgazione su questo argomento ed è da augurarsi che essa trovi il favore dei lettori, contribuendo così alla diffusione delle numerose applicazioni riguardanti l'ambiente aereo in cui viviamo.

La ricchezza delle illustrazioni e lo stile facile e piano ne rendono piacevole la lettura; la breve esposizione finale dei progressi dell'aeronautica vi aggiungono una nota di viva attualità.

F. TERSCHAK. – *Guida illustrata di Cortina d'Ampezzo e della Conca Ampezzana*. – Arti Grafiche S. E. D., Cortina d'Ampezzo, 1929, pag. 120, con illustraz.: L. 9.

Buona guida che illustra il magnifico centro delle Dolomiti come stazione climatica estiva e centro sportivo invernale. Numerosi gli itinerari di escursioni.

RAIMONDO CARTA RASPI. – *Castelli Medievali di Sardegna* - Edizioni della Fondazione «Il Nuraghe», Cagliari, 1933, pag. 99, con ill.

In quattro capitoli, dedicato ciascuno a un Giudicato dell'Isola (Cagliari, Arborea, Gallura e Torrea) e preceduti da una breve introduzione storica, l'A. ci dà interessanti notizie sui castelli della Sardegna. Molto opportuna la riproduzione di antichi disegni che permettono di farci una chiara idea di molte costruzioni delle quali oggi non rimangono che scarsi ruderi.

ANNA ERRERA. – *Vita di Mazzini*. – Pag. 369, ed. dalla Casa Editrice E. S. T., Milano, 1932-X: L. 14.

Opera viva, palpitante, e perciò atta a trasfondere nei giovani, sentimenti di alto potere educativo. È di quei libri che si leggono tutti d'un fiato e che ci lasciano nel cuore una profonda commozione come ogni storia di generoso sacrificio. A questo pregio molto contribuisce l'avere l'A. chiamato il Grande a esprimere l'animo suo con le sue stesse parole, tratte dall'epistolario e dagli scritti, in cui vibrano le impressioni suscitate di volta in volta dagli avvenimenti. Così meglio ci appare, e in forma indiscutibile, la realtà della sua esistenza di idealista e l'imperiosità del suo comandamento morale.

Almanacco popolare di Corsica per l'anno 1933. – Oletta, 1933, pag. 202: Fr. 4,50.

Raccolta di canti, racconti, citazioni, rievocazioni storiche in corso e in italiano pervasi da fervidissimo amore per l'Italia.

G. B. ROSSI. – *Torino, Aosta e provincie*. – Opera di propaganda nazionale per l'incremento di industrie, commerci ed arti, Torino, 1933, pag. 489, con numerose illustrazioni: L. 50.

E' la IV edizione di questa Guida che fornisce al consultatore larga copia di notizie artistiche, storiche e d'indole pratica.

NICOLA PASCAZIO. – *Viaggi d'un giramondo.* – Editrice « Nuova Europa », Roma, 1933-XI, pag. 148: L. 10.

E' una raccolta di corrispondenze dal Messico, dalla Iugoslavia, dalla Bulgaria, dall'Inghilterra, dall'Egitto, dal Portogallo e dall'Albania. Rapide notazioni, che in pochi tratti dànno un'immagine viva d'un paese e d'un popolo.

NICOLA PASCAZIO. – *La Rivoluzione di Spagna. Dittatura, monarchia, repubblica, rivoluzione.* – Editrice « Nuova Europa », Roma, 1933-XI, pag. 484: L. 15.

E' il primo sguardo d'insieme gettato sulla recente storia della Spagna: storia, cronaca, aneddoto e critica.

MARIO ALDOVRANDI. – *Valli dèl Gran San Bernardo, Pelline e Ollomont.* – S. Lattes e C., Torino, 1933, pag. 228: L. 12.

E' il 6° volume della « Guida della Valle d'Aosta», come gli altri ricco di notizie scientifiche, storiche, curiosità. Buona la descrizione delle passeggiate e delle ascensioni.

CH. WHITCOMBE. – *Golf.* – 17º vol. della serie « I Giuochi », pag. 57, con illustraz. – A. Corticelli, Milano, 1933: L. 10.

Il volumetto inizia alle regole del nobile giuoco, che va diffondendosi sempre più anche in Italia, fornendo norme precise per le successive posizioni che il giuocatore deve assumere per il lancio della palla, e per l'uso dei molteplici bastoni, poi consigli per terreni difficili e condizioni meteorologiche speciali, quindi avvertimenti per evitare i falli più comuni.

Dott. Cav. G. REDAELLI. – *Milano in campagna - Guida delle villeggiature italiane.* – Milano, Dott. Cav. G. Redaelli, Milano, 1933-XI, pag. 487: L. 5.

E' la 23ª edizione di questo noto repertorio delle villeggiature italiane, ordinato per linee ferroviarie e preceduto da una Rivista Medico-Igienica.

COMITATO PROVINCIALE DEL TURISMO. – *Modena e Provincia.* – Soc. Tip. Modenese, Modena, 1933-XI, pag. 96.

Breve, ma eccellente guidina turistica, con numerose illustrazioni.

Atti del Iº Convegno Nazionale della strada in cemento. – Roma, 29 marzo-1º aprile 1933 XI. C. Tamburini, Milano, Piazza Cavour, 2, pag. 376: L. 10.

Modena e Provincia 1933, con illustraz., edita a spese della Cassa di Risparmio di Modena.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Catasto Agrario 1929-VIII.* Fascicolo 76, *Provincia di Matera.* – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI: L. 15.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Atlante Statistico Italiano.* Parte II: *Nuzialità, aumento della popolazione dal 1911 al 1921, frazionamento della proprietà terriera, reddito.* – Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo, 1933-XI.

A. A. MICHIELI. – *Per conoscere il mondo* – Testo di geografia per le scuole secondarie di avviamento professionale. – Industrie Riunite Editoriali Siciliane, Palermo. 3 volumi di pag. 236: L. 10; 296: L. 10; 144: L. 8.

ATTILIO VIRGILIO. – *Pastelli di monte.* – Tip. L. Anfossi, Torino, pag. 138: L. 10.

MARCEL W. VAN DE VELDE. – *La marina mercantile italiana, sua evoluzione e suo sviluppo.* – Traduzione dell'Ing. F. Francescato. – Treves-Treccani-Tumminelli, Milano-Roma, 1933-XI, pag. 166: L. 12.

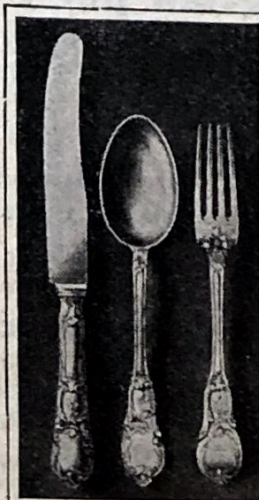
G. CENNI. – *Guida di Imola,* con pianta della città. – Editore G. Cenni, Imola, 1933-IX.

Prof. Dott. G. FRANCESCHINI. – *Posso io guidare l'automobile?* (Consigli di un medico). – U. Hoepli, Milano. 1933-XI, pag. 208, con illustrazioni: L. 15.

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI. – *Relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio dei Sindaci sul bilancio 1932.* – Tip. Centenari, Roma, 1933-XI.

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI. – *Venti Anni: 1913-1932,* Roma, 1933-XI.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. – SERVIZIO IDROGRAFICO. – *La produzione di energia elettrica in Italia nel 1932.* Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI, pag. 98: L. 15.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. – SERVIZIO IDROGRAFICO. – *Grandi utilizzazioni idrauliche per forza motrice. Elenco degli impianti in funzione e in costruzione.* – Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI, pag. 178: L. 30.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. - SERVIZIO IDROGRAFICO. – Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque, Venezia. – *Superfici dei bacini imbriferi del Compartimento – Adige*, vol. I. Roma, Provveditorato Generale dello Stato, Libreria, 1933-XI.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI (Servizio Idrografico). – Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle acque, Venezia. – *Annali idrologici 1930: elaborazione e studi.* – Roma, Provveditorato Generale dello Stato, Libreria, 1933-XI.

IL MANGIA. – *Guida-Annuario Senese; Indicatore generale di Siena e provincia.* – Pag. 373, Ed. Stabil. Arti Grafiche Lazzeri, Siena, 1933-XI.

CAMERA DEI DEPUTATI (Legislatura XXVIII). – *Agenda 1933*, A. XI-XII. – Tip. della Camera dei Deputati. Ditta C. Colombo, Roma, pag. 514-XXIX.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Inchiesta sulla piccola proprietà coltivatrice formatasi nel dopoguerra: Campania IX*, a cura del Prof. Alessandro Brizi. Treves-Treccani-Tumminelli, Milano.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI - ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRANVIE, AUTOMOBILI. – *Relazione e dati statistici sulle tranvie estraurbane per gli anni 1928-29-30.* – Roma, Libreria dello Stato, 1933-XI, pagine 376, 1 carta delle tranvie estraurbane al 31 dicembre 1930.

Statistica dei Soci al 31 agosto 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 agosto 1933		N. 171 586
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 20 453
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 agosto 1933	» 5 446	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1933	» 11 610	» 228 129
Totale Soci		N. 420 168

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80